

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة محمد خيضر – بسكرة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

إلزامية التأمين على السيارات ونظام
تعويض الأضرار الناجمة عنها

أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم في الحقوق - تخصص: القانون الخاص

بإشراف الأستاذ الدكتور :
رزق الله العربي بن مهدي

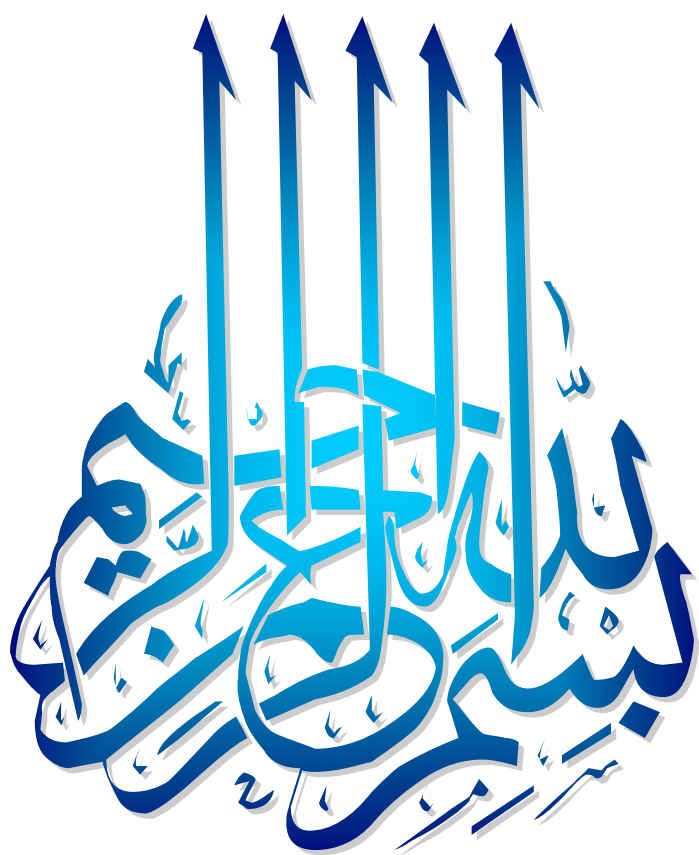
من إعداد الطالب :
لحاق عيسى

لجنة المناقشة :

أ.د عزري الزين	أستاذ	جامعة بسكرة	رئيس
أ.د رزق الله العربي بن مهدي	أستاذ	جامعة الأغواط	مشرفا مقرا
أ.د لشهب حورية	أستاذة	جامعة بسكرة	ممتحنة
د. عبد الحليم بن مشري	أستاذ محاضر أ	جامعة بسكرة	ممتحنا
أ.د زرارة الواسعة	أستاذة	جامعة باتنة	ممتحنة
د مرامرية حمة	أستاذ محاضر أ	جامعة سكيكدة	ممتحنا

السنة الجامعية 2013/2012

ليست الجامعة مسؤولة على الآراء التي يبيها الباحث خلال
رسالته



مقدمة

منذ زمن بعيد و الإنسان يتعرض لمخاطر الحياة سواء كان من فعل الطبيعة التي هي جزء منها، أو كان بفعل الحروب الدائرة بين الأمم، و هو و إن كان يحاول تفاديها بشتى الطرق، إلا أنه مازال يتعرض لمخاطرها في كل يوم و ليلة و مع ذلك لم يدر في خلد الإنسان البدائي أن العقل الإنساني سوف يتوصل في يوم من الأيام إلى اختراع آلة تفيده في سعيه اليومي و توفر له أساليب الراحة و في نفس الوقت تجلب له الموت و الدمار أكثر مما تجلبه له الحروب المتواصلة بين الشعوب و الأمم.

فالإنسان بطبيعته و بما حباه الله من عقل، يبحث دائما و باستمرار عن أفضل أساليب العيش المريح، ليحيا حياة سعيدة يكتنفها الرخاء و الرفاهية، و هو في سبيل ذلك يعمل عقله و يبذل جهده للوصول إلى هذه الغاية المبتغاة، إلى أن أثمر عمله الجاد و الدؤوب عن اختراع آلات كثيرة سهلت عليه سبل عيشه و أثرت في حياته تأثيرا بالغا من حيث النوع و كيف على حد سواء.

ذلك أن تطور العقل البشري أدى في نهاية المطاف، إلى اختراع السيارات و غيرها من وسائل المواصلات الحديثة التي لم تكن معروفة عند الإنسان في القرون السوالف، مما نجم عنها نقلة نوعية و قفزة سريعة في الحياة البشرية كلها، بحيث لم يعد يصعب على الإنسان أن يختار أي وسيلة نقل توصله إلى المكان الذي يريده و بالمقابل لم تكن الدولة في بداية انتشار السيارات تعيرها أي اهتمام كونها نشأت في بداية الأمر بخطى ثابتة تتجلى في عدم خطورتها و بدائيتها شأنها في ذلك شأن غيرها من المخترعات مما أدى إلى البطء في سرعتها و قلة انتشارها مما أفرز قلة الحوادث و محدودية خطورتها و اكتفاء التشريعات المقارنة بتطبيق القواعد العامة في المسؤولية المدنية بما في ذلك القانون الفرنسي المطبق في الجزائر أثناء الحقبة الاستعمارية و المرجع بعد الاستقلال نظرا لقلّة المسائل التي تثار بشأن تعويض ضحايا حوادث

السيارات، إلا أنه بعد كثرة حوادث السيارات و التي أصبحت تشكل خطرا مباشرا على جمهور الناس و تهدد أمنهم و سلامتهم مما أثر سلبا في تعويض هذه الشريحة من المجتمع وفقا للقواعد العامة للمسؤولية التقليدية التي أثبتت عدم عدالتها بشأن تعذر قواعد إثباته من جهة و حالة وجود مدينا معسرا عند التنفيذ من جهة أخرى، مما أدى بالفقه و القضاء إلى طرق كل الأبواب المؤدية إلى ضرورة حصول الضحايا على تعويض بأفضل الوسائل و تضميد جروح الضحايا من شرور السيارات و مخاطرها في ظل التطور الهائل لوسائل النقل و المواصلات و ما جلبته من صور جديدة من الأضرار التي لم تكن معروفة من قبل و حمل معه مزيدا من الآلام و منذ ذلك الوقت بدأ نجم المسؤولية الفردية يتلاشى بعد أن بات مؤكدا أن الخطأ بمفهومه التقليدي لم يعد قادرا على تنظيم علاقات الأفراد داخل المجتمع و هذا الأمر الذي دفع الفقه إلى اقتراح نظريات أخرى للحلول محل نظرية الخطأ كنظرية التبعية و نظرية الضمان و الاتجاه بخطوات جزئية نحو الضرر كأساس للمسؤولية، مما أفرز فكرة التوزيع الاجتماعي للمخاطر بين أفراد المجتمع و الاهتمام بفكرة تأمين المسؤولية و جعله إلزاميا، رغم ما عاناه هذا الأخير من معارضة شديدة في بداية ظهوره إلا أنه خرج منها منتصرا، مما أجبر كل التشريعات العالمية على الحمل و التسليم بضرورة فرض نظام التأمين على السيارات المؤسس على الوظيفة المتوقعة من الدولة كحامية لمواطنيها ضد الأخطار الخارجية و الداخلية من أجل بلوغ غايتين مهمتين الأولى تتمثل في ضمان حق المضرور من قبل شركة تأمين مليئة بدلا من أن يجد المضرور نفسه أمام مسؤول معسر و عاجز عن دفع ما حكم عليه من تعويض و الثانية تتمثل في الموازنة بين مصالح شركات التأمين و مجموع المؤمن لهم و إن كانت شركات التأمين تتعسف في وضع شروط عقد التأمين، الأمر الذي أدى إلى عزوف أصحاب السيارات عن التأمين على مركباتهم عندما كان التأمين اختيارنا في المرحلة الأولى.

و الحقيقة أن اختيارنا لهذا الموضوع كان نابعا مما يدور في حياتنا اليومية من صراع بين الإنسان و أدوات السير المختلفة التي ملأت شوارعنا و طرقاتنا و ما ينشأ عن هذا الصراع من آلاف الضحايا في حوادث المرور و ما يترتب على ذلك من مأساة آلاف الأسر نتيجة فقدان عائلها الوحيد أو أصابته إصابة تعجزه عن القيام بعمله.

و كانت هذه الظاهرة هي نقطة الانطلاق للبحث عن موقف القانون الجزائري من هؤلاء الضحايا و مدى الحماية التي يكفلها لهم من خلال إقراره للتأمين الإلزامي و ما مدى نجاعته في حماية الضحايا بالإضافة إلى طموح الباحث لتطبيق التقنيات الفعالة ذات المردودية للمجتمع و إزالة كل الغموض التي تقف حجر عثر أمام المشرع و شركة التأمين و المؤمن له و المضرور على حد سواء مما ولد الشعور بأهمية الموضوع. من الناحية الإنسانية و التي تتجلى في أن التأمين الإجباري أصبح دعامة رئيسية لمعظم الأنشطة الإنسانية التي تنطوي على قدر معين من المخاطر مما جعله يحتل مكانا بارزا في النظم القانونية المعاصرة و منها النظام القانوني الجزائري بحيث امتد ليشمل مخاطر متعددة أهم و أكثر في الحياة البشرية حوادث السيارات و ما ينتج عنه من أخطار يصعب على مالك المركبة أو المضرور مواجهتها لوحده.

ومن الناحية الشرعية بحيث أن التأمين الإلزامي و إن لاقى ترحيبا حافلا من طرف الدول الغربية إلا أنه لم يلقى في البداية المصير ذاته في الدول الإسلامية نظرا لآراء الفقهاء القدامى حول شرعيته من عدمه و في ظل هذا المناخ كان لابد من الطبيعي أن يقف الباحث عند الرد الجديد المستحدث إلى شيء من القديم المعروف تبعا لما يلتزمه من أوجه التشابه بينهما مهما بدا القديم عاجزا عن استيعاب حقيقة الجديد وواقعه و هذا ما نلتزمه بوضوح تام لدى غالبية من تناولوا قضية التأمين بصفة عامة و التأمين الإلزامي على السيارات بصفة خاصة.

ومن الناحية الاجتماعية فتظهر عندما نظر إليها من جانب الضحية في حادث المرور و حاجته للحصول على التعويض بأيسر و أسرع الوسائل، بعدما أصبحت ظاهرة حوادث المرور حقيقة لا يمكن تجاهلها في الواقع المعاش مما يقتضي بنا البحث عن مفهوم السيارة محدث الضرر و الأضرار المشمولة بضمان و المستثناة و كذلك النظام القانوني للتعويض و جهة المدين بتعويض (شركة التأمين أو صندوق ضمان السيارات) في سبيل تنوير الطريق أمام الضحية.

أما من الناحية القانونية فإن تطبيق معظم مواد الامر على مدى أربعة عقود (الأمر 15/74) اثبت وجود بعض القصور و الإشكالات العملية في المحاكم و شركات التأمين و الضحية لذا كان يجب أن يعالجها المشرع.

لذا أردنا من خلال دراستنا أن نقدم لمشروعنا شيئاً مميزاً يتلاءم و التطلعات التي يطمح إليها من جهة و تقديم حماية فعالة للضحية من جهة أخرى.

و بالتالي و لما كانت غايتنا هي أن نوضح فكرة التأمين الإلزامي على السيارات في إطار التنظيم القانوني من أجل حماية الضحايا و التعرض لتطبيقات هذا التأمين في التشريع الجزائري فقد كان لزاماً علينا أن نتطرق بإيجاز لموقف الفقه و القانون من الحكم الشرعي للتأمين الإجباري على السيارات.

و لما كانت فكرة المسؤولية المدنية باعتبارها توطئة لإبراز فكرة هذا التأمين و أهميته كان لابد من دراسته و إعطاء فكرة واضحة تجيب على كثير من التساؤلات التي كانت تطرح بشأن ضحايا حوادث المرور.

و لما كان التأمين الإلزامي على السيارات تأمينا على المسؤولية و على التعويض، مما يقتضي تعويض الضحايا، و أن أطراف الالتزام بالتعويض هما المؤمن و الضحية، فإن تساؤلات كثيرة يمكن أن تثار بشأن تعويضهم سواء كان بطريقة ودية أو قضائية.

و لما كانت مسؤولية الضحية عن الحادث تعتبر استثناء على المبدأ العام في التعويض لاسيما في حالة إبراز المشرع للأخطاء التي تترتب على مسؤولية السائق أو مالك السيارة و التي لا تستوجب الحماية و الضمان لذا قرر فيه سقوط الحق في الضمان.

و لما كانت هناك جهة أخرى للضمان في تعويض الضحية في الحوادث التي يسقط فيه الحق في الضمان أو أن المسؤول عن الحادث مجهولاً كان و لابد أن نقوم بدراسة متكاملة إلى نظرية التعويض إذ أننا نرى أن أية دراسة لا نتناولهما معا تعد دراسة قاصرة و لا يمكن أن تحقق الهدف المرجو من حماية الضحايا.

و بالتالي فالإشكال المطروح:

ما مدى نجاعة الحماية المقررة لضحايا حوادث السيارات في ظل التأمين الإلزامي؟
أو بعبارة أخرى هل حقق نظام التأمين الإلزامي على حوادث السيارات ما عجزت عنه قواعد المسؤولية المدنية في حماية الضحايا ؟

للإجابة على هاته الإشكالية تم إتباع المنهج التحليلي لقواعد المسؤولية المدنية و نصوص الأمر 15/74 و النصوص التطبيقية له ، و كذا القانون رقم 31/88 و غيرها من النصوص المتعلقة بالموضوع قيد الدراسة مركزا على أساس موقف الفقه و القضاء و شركة التأمين و صندوق ضمان السيارات من بعض المشاكل التي يثيرها الأمر و القانون عند التطبيق .و المنهج الوصفي من خلال الوقوف على طريقة عمل شركات التأمين و الإجراءات المتخذة بشأن طريقة حصول المتضررين على التعويض، مستعينا في ذلك ببعض القوانين المقارنة عند الاقتضاء.

و لذلك نقترح الخطة التالية :

الباب الأول: مرحلة نشأة تأمين المسؤولية و تطوره إلى تأمين إلزامي على السيارات

الفصل الأول: المراحل الأولى لإعلان التأمين الإلزامي على السيارات

الفصل الثاني: التطورات الحديثة في المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات

الفصل الثالث: نطاق تطبيق التأمين الإلزامي على السيارات في التشريع الجزائري

الباب الثاني: النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث السيارات

الفصل الأول: النظام القانوني لتعويض الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور

الفصل الثاني: دور المسؤولية في تعويض ضحايا حوادث المرور

الفصل الثالث: دور صندوق ضمان السيارات في تعويض ضحايا حوادث المرور

الباب الأول: مراحل نشأة التأمين المسؤولية و تطورها إلى تأمين إلزامي على السيارات

إن التأمين بصفة عامة هو نظام تعاوني وضع ليخدم البشرية في عالمنا المعاصر و ذلك بسبب تعقد و تشابك الحياة ووسائل التعامل و الاتصال فيها حتى أصبح الفرد لا يستطيع العيش بمفرده بدون الاتصال و التعايش مع الآخرين، مما ترتب على هذا التعايش من سلبيات منها الأضرار المتوقعة و الغير متوقعة بالفرد و المجتمع ، لأجل ذلك جاء التأمين كنظام تعاوني و قانوني لحماية الفرد و المجتمع من الأضرار التي تهددهم.

إلا أن رفاهية التأمين في ظل ترك حرية الأفراد لإبرامه في بعض المجالات أفرغته من محتواه كما هو الأمر بالنسبة للتأمين على السيارات مما يدعونا للبحث عن المراحل الأولى لإعلان التأمين الإلزامي عن السيارات (الفصل الأول)، مما أدى بالتشريعات العالمية لضرورة اللجوء تدريجيا لفرض هذا النظام بموجب نصوص قانونية آمرة مما يدعونا للبحث كذلك عن التطورات الحديثة في المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات (الفصل الثاني)، و ما هو نطاق تطبيق التأمين الإلزامي على السيارات في التشريع الجزائري (الفصل ثالث).

الفصل الأول: المراحل الأولى لإعلان التأمين الإلزامي على السيارات

قبل الخوض في غمار البحث عن قواعد الحماية المقررة للمتضررين من حوادث السيارات في ظل غياب نصوص خاصة تحكم هاته المسألة يستحسن بي بادئاً ذي بدء أن أسلط الضوء عن الحكم الشرعي للتأمين الإجباري على السيارات (المبحث الأول) كونه نظرية و نظاماً ذا أسس و قواعد تقود لتأثيرات اقتصادية و اجتماعية و نفسية و دينية تدخل في نسيج المجتمع الذي ننتمي إليه ،ثم نتعرض إلى نظام تطبيق قواعد المسؤولية المدنية على ضحايا حوادث السيارات التي تم الاستئجاد بها في مرحلة ظهور السيارة في البداية(المبحث الثاني).

المبحث الأول: مشروعية و لزوم عقد التأمين الإلزامي على السيارات

قبل التطرق لدراسة مدى مشروعية عقد التأمين الإلزامي على السيارات لابد من إلقاء الضوء عن مدى مشروعية عقد التأمين بصفة عامة الذي كان محل اختلاف الفقهاء و الباحثين المعاصرين في نظريتهم للتأمين ، فمنهم من نظر إلى التأمين على أنه نظام يقوم على مبدأ التعاون و التضامن و توزيع الخسائر بين أفراد المجتمع و جعلوا من عقد التأمين تجسيدا و تنفيذا لمبدأ التعاون ، و منهم من أحل نظام التأمين و حرم التأمين لما يحتويه هذا الأخير من غرر و شبهات تبطله ، و منهم من حرم التأمين التجاري و استبدله بالتأمين التعاوني أو التبادلي.

و من خلال هذه الآراء المختلفة سوف نتعرض بالدراسة إلى مسألة تحريم عقد التأمين لما يتضمنه من شبهات و محرمات تبطله (المطلب الأول)، إلا أن بعض الفقهاء أباح بعض أنواع التأمين و أقر بحرمة البعض الآخر (المطلب الثاني) إلا أن هناك من الفقهاء من أقر بمشروعية التأمين و مشروعية عقده على الاطلاق (المطلب الثالث)، ثم نتعرض لموقف قرارات المؤتمرات الإسلامية من مشروعية التأمين و أنواعه (المطلب الرابع)، إلى أن ننتقل لحكم التأمين الإلزامي من المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات وفقا للخلاف الشرعي (المطلب الخامس)، لنصل إلى تأييد الفقهاء ورجال القانون لمشروعية التأمين الإلزامي على السيارات (المطلب السادس)، لنصل إلى خلاصة عامة حول هذا المبحث.

المطلب الأول: تحريم عقد التأمين لما يتضمنه من شبهات و محرمات تبطله

أول من تطرق إلى التأمين بوجه عام من فقهاء المذاهب المتأخرين العلامة ابن

عابدين من فقهاء الحنفية في كتابه حاشية ابن عابدين (حاشية رد المحتار على الدر المختار شرح تنوير الأبصار)، إذ ذكره في باب المستأمن من كتاب الجهاد في معرض حديثه عن المستأمنين و هم الذين يدخلون من أهل دار الحرب إلى دار الإسلام بإذن الإمام لإقامة مؤقتة و يعقدون صفقات الاستيراد مع التأمين عليها حيث قال

" جرت العادة أن التجار إذا استأجروا مركبا من حربي يدفعون له أجرته

و يدفعون أيضا مالا معلوما لرجل حربي مقيم في بلاده يسمى ذلك المال سوكره ¹ أي (تأمين) على أنه مهما هلك من المال الذي في المركب بحرق أو غرق أو نهب أو غيره فذلك الرجل ضامن له بمقابلة من يأخذه منهم ² .

كما أفتى الشيخ محمد بخيت المطيعي ³ مفتي الديار المصرية السابق في مسألة

" المسلم يضع ماله تحت ضمانه أهل قومبانية تسمى (قومبانية السوكرة) وأصحابها

¹ - إذا استعملت كلمة (السوكرة) قديما للتعبير عن مصطلح التأمين .

- انظر د/ وهبة الزحيلي " الفقه الإسلامي وأدلته ، الشامل للأدلة الشرعية و الآراء المذهبية و أهم النظريات الفقهية و تحقيق الأحاديث النبوية و تخريجها" ، الجزء الرابع ، النظريات الفقهية و العقود" دار الفكر للطباعة و التوزيع و النشر ، الطبعة الثانية - دمشق - سوريا 1985. ص 441

² - د/ أحمد سالم ملحم " التأمين الإسلامي دراسة فقهية تبين حقيقة التأمين التعاوني بصورتيه النظرية و العلمية

وممارساته في شركات التأمين الإسلامي" دار الإعلام ، الطبعة الأولى ، عمان - الأردن 2002 - ص 34.

- القائلون بعدم مشروعية عقد التأمين التبادلي و التعاوني بأنواعه كلها بإطلاق من هؤلاء السيد تقي القمي من فقهاء ³ المذهب الجعفري و الدكتور شوكت محمد عليان و د/ حمد بن حماد الحماد، و الشيخ عبد الله الفرفور و د/ سليمان الأشقر، و د/ سليمان ابن إبراهيم بن ثنيان مادام عقدا لا اشتراكا ، و كلهم من باحثين و فقهاء المذاهب الأربعة ... الخ و غيرهم الذين لم نتحصل على رأيهم.

أما بالنسبة القائلون بعدم مشروعية عقد التأمين التجاري بأنواعه كلها بإطلاق و هم جمع من الفقهاء و الباحثين من مختلف المذاهب الإسلامية أمثال السيد/ عبد الله الشيرازي و السيد تقي القمي ، و السيد هاشم معروف الحسني و هم من فقهاء و باحثي المذاهب الجعفري و كذلك الشيخ محمد بخيت المطيعي و الشيخ عبد الرحمن قواعه ، و

مسلمون أو ذميون أو مستأمنون و يدفع لهم في نظير ذلك مبلغا معيناً من الدراهم
و إذا هلك المال الذي وضعه تحت ضمانهم يضمنونه له بمبلغ متفق عليه من الدراهم.
و بالتالي يستفهمون عما إذا كان له شرعاً أن يضمنهم ماله المذكور، إذا هلك
بحرق أو غرق أو نحوه أم لا يكون ذلك و عما إذا كان يحل له ما أخذه من الدراهم إذا
ضمنوا له ما هلك من ماله أم لا يحل ذلك.

فذهب الشيخ في فتواه إلى مسألة قياس عقد التأمين على الضمان و رأى عدم
انطباق قواعد الضمان بطريقة الكفالة و التعدي أو الإلتلاف على عقد التأمين ، كما أنه
ليس عقد من عقود المضاربة لانقضاء المضاربة فيه و إنما هو صورة من صور القمار
و كما يدخل في هذا الصياغ تحريم التأمين على الحياة في المملكة العربية السعودية لأنه
نوع من أكل أموال الناس بالباطل ، كما حرم كذلك التأمين التجاري بكل أنواعه و إجازة
التأمين التعاوني على أساس التبرع من دون عوض و ذلك بالاستناد إلى فتوى التي
أصدرتها هيئة كبار العلماء رقم (51) في تاريخ 1397/4/4 هـ.⁴

الشيخ عبد الرحمن تاج و الشيخ محمد أبو زهرة و الشيخ عيسى أحمد عيسى و الشيخ محمد علي السائيس، و الشيخ
طه الديناري و الشيخ عبد اللطيف السبكي و الشيخ الصديق محمد الضرير و الشيخ عبد الله القليلقي و الشيخ عبد الستار
و السيد الشيخ فخر الدين الحسني، و الشيخ أمجد الزهاوي و الشيخ عزمي عطية و الشيخ محمد الجواد الحسيني
و الدكتور حمد بن حماد الحماد و الدكتور محمد سليمان الأشقر، و الدكتور عيسى عبده، و الدكتور رواس قلعة
جي و الدكتور شوكت محمد عليان و الدكتور غريب الجمال و الأستاذ عبد الله ناصح علوان، و الأستاذ يوسف
كمال و الدكتور محمد شوقي الفنجرى، و الدكتور جلال مصطفى الصياد، و الدكتور عمر بن عبد العزيز
المترك و الدكتور حسين حامد حسان ، و الدكتور عبد الله مبروك النجار، و الشيخ فيصل مولوي، و الشيخ أحمد محمد
عساف و الدكتور عبد الرحمن زكي إبراهيم، و الشيخ يوسف القرضاوي، و الدكتور عبد اللطيف محمود آل
محمود و الشيخ محمد علي البولاقي، و الشيخ إبراهيم حسين.

أنظر د/ عبد الهادي السيد محمد نقي الحكيم "عقد التأمين حقيقته و مشروعيته" دراسة مقارنة منشورات الحلبي
الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت- لبنان ، 2003، ص 282 و 305 .

- د/ مروان بن حسن محمد إسماعيل "التأمين من المسؤولية على حوادث السيارات في المملكة العربية السعودية"⁴
" دراسة مقارنة بالنظام المصري و الإنجليزي و الفرنسي"، دار الكتاب، الطبعة الأولى، مصر، 2007، ص 66.

إلا أن البعض ينتقد صفة التعاون التي يقوم عليها عقد التأمين بين المؤمن له و المؤمن (شركة التأمين) حيث ينفون وجود تلك الصفة محددين كيفية التعاون و شروطه، و ينتهون إلى إجازة التأمين ضد الحوادث مهما كان مصدره و لكن بعد تعديل العقد لكي يصبح تبرع بشرط العوض⁵ .

كما أن هناك فتوى صدرت عن المجمع الفقهي تحرم التأمين التجاري بجميع أنواعها و ذلك في دورته الأولى المنعقد في 10 شعبان 1395 هـ بقرار بالغالبية عدا فضيلة الشيخ مصطفى الزرقاء، سواء تعلق الأمر بالتأمين عن النفوس أو البضائع التجارية و ذلك استنادا لأنه من عقود الغرر الفاحش، و ضرب من ضروب القمار و به ربا الفضل و النساء، و يحتوي على رهان محرم و فيه أخذ مال الغير بدون مقابل إلزام لما لا يلزم شرعا، و هناك من يرى أن حكم عقد التأمين التجاري هو عدم مشروعيته عندهم فحكم عقد التأمين التعاوني أو التبادلي هو عدم مشروعية كذلك لأنه كما يقولون " عقد معاوضة يتضمن جميع المنهيات التي يبنى عليها عدم مشروعية التأمين التجاري"⁶.

⁵ - لكن هناك من ينفي صفة التعاون في عقود التأمين على أساس ما تقوم به بعض النقابات و الهيئات بحيث أن الشخص يدفع اشتراكا شهريا على و وجه التبرع ليس له أن يسترده و يرجع فيه و لا يشترط مبلغا معيناً يمنحه عند حوادث ما يكره، كما حدد الدكتور يوسف القرضاوي في كتابه الحلال و الحرام في الإسلام صفة التعاون بين المؤمن له و الشركة و لكي يكون هناك تعاون سليم بين أي جماعة يشترط فيما يجمع من مال التحقيق هذه الغاية أمور أربعة هي: (1) أن يدفع الفرد نصيبه المفروض عليه في ماله و على وجه التبرع قياما بحق الأخوة و من هذا المال المجموع يؤخذ المساعدات المطلوبة للمحتاجين.

(2) إذا أريد استغلال هذا المال المدخر بالوسائل المشروعة.

(3) لا يجوز لفرد أن يتبرع بشيء ما على أساس أن يعوض بمبلغ معين إذا حل به حادث و لكن يعطي من مال الجماعة بقدر ما يعوض خسارته أو بعضها، على حسب ما تسمح به حالة الجماعة.

(4) التبرع هبة و الرجوع فيها حرام، فإذا حدث فيراع حكم الشرع في ذلك.

- د/ عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم" المرجع السابق" ص 317. ⁶

ويلاحظ أن المحرمون للتأمين يذهب إلى معالجة عقد التأمين منفصلاً عن النظام الذي يجسده في العلاقة القائمة بين المؤمن و المؤمن له ، لذلك فأنهم ينظرون إلى عقد التأمين كعقد واحد منفرداً عن باقي عقود التأمين الأخرى المبرمة مع المؤمن، و ذلك عند دراسة و تحليل عقود التأمين الذي يجعلهم يحكمون عليه بأنه عقد من عقود الغرر و إن هذا الأخير فاحش بحيث يجعله عقداً محرماً شرعاً⁷ .

و على أي حال فيأخذ المحرمون للتأمين وعقد التأمين (الفردية بين المؤمن و المؤمن له) كعقد واحد مستقل و يقيسونه على العقود المعروفة في الشرع و يطبقون عليه القواعد العامة للعقود في الشريعة الإسلامية و يخلصون إلى تحريمه بناءً لما فيه من غرر كبير و فاحش يفسده (الفرع الأول) و احتوائه على مغامرة و رهان (الفرع الثاني) و على ربا محرماً شرعاً (الفرع الثالث) بطلانه لأنه بمثابة بيع دين بدين و هو منهي عليه (الفرع الرابع) و يؤدي إلى أكل أموال الناس بالباطل (الفرع الخامس).

- يجب التذكير هنا أن عمليات التأمين لا يمكن أن ينظر إليها بصورة فردية كما يتصورون كباقي العمليات العقود التجارية الأخرى كشراء و بيع و إنما تقوم عمليات التأمين على تجميع المخاطر المتشابهة و إجراء المقاصة بينهما و تطبيق قواعد الإحصاء ثم وضع قيمة قسط التأمين و هذا ما يسمى بفن التأمين أو العمليات الفنية الذي يقوم على أساسها التأمين .

-انظر د/ رمضان أبو السعود " أصول التأمين" دار المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، الإسكندرية، مصر،

2000 ص 329 و ما يليها.

-انظر د/ محمد محمد أبو زيد " القانون المدني، العقود المدنية، عقد التأمين " الإيمان للطباعة، بدون طبعة، القاهرة، مصر، ص 23.

الفرع الأول: تحريم عقد التأمين لاحتوائها على غرر كبير و فاحش يفسده

الغرر لغة بفتحتيْن الخطر⁸ و التغرير حمل النفس على الغرر و يقال غرر بنفسه و ماله تغريرا و تغرة عوضهما للهلكة من غير أن يعرف، و قال القاضي عياض أصل الغرر، لغة ماله ظاهر محبوب و باطن مكروه، ولذا سميت الدنيا متاع الغرور، قال و قد يكون من الغرارة و هي الخديعة و منه الرجل الغر بكسر الغين للخداع و يقال للمخدوع⁹ كما أن في القرآن الكريم آيات تنهي عن أكل أموال الناس بالباطل فيدخل حسب رأيه بيوع الغرر، لما فيه من أكل أموال الناس بالباطل من ذلك قوله تعالى "... و لا تأكلوا أموالكم بينكم بالباطل و تدلوا بها إلى الحكام لتأكلوا فريقا من أموال الناس بالإثم و أنتم تعلمون..."¹⁰ قال الله سبحانه و تعالى في كتابه الكريم: "...يا أيها الذين آمنوا لا تأكلوا أموالكم بينكم بالباطل..."¹¹.

أما عن السنة النبوية قد روى عن ابن مسعود أن النبي صلى الله عليه و سلم قال " لا تشتروا السمك في الماء فإنه غرر"¹².

⁸-هناك من الفقهاء من يرى بأن الغرر ليس الخطر و الجهل و الغفلة بل إن المتبادر من الغرر و الفهم العرفي له ينتهي إلى ترجيح أن الضرر يعني توهم حسن ما هو قبيح في الواقع و هو المناسب لتفسيره بالخديعة.

انظر رأي د/ عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم "المرجع السابق" ص 330.

⁹-د/ مروان بن حسن محمد إسماعيل "المرجع السابق" ص 69

¹⁰-سورة البقرة الآية 188.

¹¹-سورة النساء الآية 29.

¹²-د/ وهبة الزحيلي "المرجع السابق" ص 440.

د/ عبد اللطيف محمود آل محمود "التأمين الاجتماعي في ضوء الشريعة الإسلامية" دار النفائس، الطبعة الأولى، بيروت- لبنان 1994، ص 99.

أما الغرر في اصطلاح الفقهاء فلقد تعددت و إن اقتربت كثيرا من بعضها البعض لذا سنكتفي بعرض أهم المذاهب.

1- تعريف فقهاء المالكية للغرر: نقل عن الإمام مالك أنه عرف الغرر

بأنه: " ما لا يدري أيتم أم لا" كما عرفه الدسوقي صاحب الحاشية بأنه " ما يحتمل حصوله و عدم حصوله"، وورد في المنتقى للباجي و الفروق للقرافي بأنه " المجهول العاقبة".

وقد مثلوا له بـ " بيع الطير في الهواء و السمك في الماء و الحيوان بشرط الحمل، لأن المشتري يدفع الثمن في هذه الأشياء و هو لا يدري عند التعاقد هل تحصل له أم لا"¹³، كما يرى بعض المالكية " أن الغرر و الخطر لفظان مترادفان بمعنى واحد و هو ما جهلت عينه، و يرى المحققون منهم أنهما متباينان " كما أجاز الفقهاء المالكية الغرر اليسير التي تدعو إليه الضرورة¹⁴.

2- تعريف فقهاء الشافعية للغرر: عرف فقهاء الشافعية الغرر بأنه ما انطوت

عن عاقبته فقد ورد في حاشية الرملي على نهاية المحتاج بمعنى أن الغرر هو " ما

¹³ - فإن كانت هناك ظروف تخفف من الجهل أو الجهالة في المبيع، و تقلل من الشكوك في وجوده و معلوميته و توحى بالاطمئنان حسب العادة، خرج عقد البيع عندئذ عن أن يكون عقد غرر، كبيع النحل مع أنه في الهواء، و في هذا المقام قال النووي أنه جائز لأنه اعتاد أن يعود إلى مكانه و كبيع ما يدخل في المبيع تبعا، بحيث لو افرد بالبيع لم يصح بيعه، كبيع أساس البناء مع البناء و اللبن في ضرع الدابة مع الدابة و الحمل في بطنها معها، فالأساس و اللبن، و الحمل كل منهما غير معلوم و غير محدد، و لكن جواز بيعه تبعا للأصل نفسه و هو البناء نفسه و الدابة ذاتها و كذلك بيع ما يتسامح بمثله كبيع القطن المحشو في الجبة و الرداء.

فلنفهم كمية الحشو و إن كانت غير معلومة و غير محددة يجوز بيعها تبعا للجبة و الرداء إذن عقد الغرر هو ما كان فيه خطر على أحد الطرفين خطرا محتملا احتمالا رابحا بحسب العادة و مجريات العرف. أنظر د/ محمد البهي " نظام التأمين في هدى أحكام الإسلام و ضرورات المجتمع المحاضر " مكتبة الشركة الجزائرية مرازقة بوداود وشركاؤهما - بن عكنون - الجزائر سنة 1966، ص 21.

- د/ وهيبه الزحيلي " المرجع السابق " ص 441.¹⁴

أحتمل أمرين أغلبهما أخوفهما" و جاء في فتح البري أن الغرر هو " كل ما يمكن أن يوجد وإلا يوجد و كذلك ما يصح غالبا".

3- تعريف فقهاء الحنفية للغرر: عرف السرخسي الغرر بأنه " ما يكون مستور العاقبة"¹⁵ و لقد ورد في بدائع الصائغ في ترتيب الشرائع بأنه " الخطر الذي استوى فيه طرف الوجود و العدم بمنزلة الشك" .

و قد مثلوا له " شراء رمية الصائد و ضربة القانص، و هو أن يقول المشتري اشتريت منك ما يخرج من إلقاء هذه الشبكة مرة بكذا، أو يسقط برمية السهم بكذا و كذلك بيع الملامسة و المنابذة و إلقاء الحجرة، و كل ما علق فيه ملك المشتري للعوض بالخطر.

4- تعريف فقهاء الحنابلة للغرر: ورد في شرح منتهى الإرادات أن القاضي و جماعة ففسروا الغرر بأنه " ما تردد بين أمرين ليس أحدهما أظهر " وورد عن بعضهم بأنه " ما تردد بن السلامة و العطب أو بين الوجود و العدم، و هو يشمل أيضا ما لا يقدر على تسليمه، و كذلك بما جهل مقداره".

ومثلوا له " بشراء الجمل الشارد، و السمك في الماء، و الطير في الهواء و المغصوب من غير غاصبه"¹⁶، إذ أن المعاوضات تتردد بين أمرين هما حصول المشتري على ما بذل فيها العوض و عدم حصوله عليه، و ليس أحد هذين الأمرين أظهر في الحصول، ذلك أنه لو كان أظهر كبيع المغصوب من غاصبه لصحت المعايضة عليه عندهم.¹⁷

¹⁵ - هو أرجح التعاريف حسب الدكتور وهبة الزحيلي انظر د/ وهبة الزحيلي " المرجع السابق" ص 437 .

¹⁶ - د/ عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم " المرجع السابق" ص 328.

- إ/ ابن قيم الجوزية " زاد المعاد في هدى خير العباد" الجزء الخامس ، مؤسسة الرسالة الطبعة الثالثة الكويت 1982 ¹⁷ ص 818.

انظر كذلك د/ وهبة الزحيلي " المرجع السابق" 436.

و من خلال هذه التعريفات الموجزة للغرر يتضح لنا مدى تطبيق نظرية الغرر على التأمين وفقا للاتجاه الرافض لعقود التأمين بحجية الغرر الفاحش الذي يؤدي حسب رأيهم إلى إفساد العقد و إبطاله من زاوية شرعية¹⁸، بحيث لا توجد ضرورة لتصريح بقبول التأمين التجاري و ذلك أن الغرر يتواجد في أصل العوض أي محل التأمين أو محل العقد ، إذ أن القسط الذي يدفعه المؤمن له محقق الوجود ، أما بالنسبة للخطر المؤمن ضده ليس أمر محققا بل هو احتمالي.

و في الأحوال العادية أي إذا لم يتحقق الخطر فإن المؤمن لن يدفع تعويض.

ويكون وحده هو الكاسب لأقساط التأمين، أما في الحالة العكسية إذا ما تحقق

الخطر المؤمن عليه فسيُدفع المؤمن (شركة التأمين) مبلغا قد لا يتناسب مع الأقساط التي دفعها المؤمن، مما يجعل المؤمن في الأحوال العادية أو العكسية يستأثر بالأقساط المدفوعة و من هذه الجوانب يعلل المحرومين للتأمين بل أن الغرر في عقد التأمين هو غرر كبير و فاحش و الذي لا يمكن قبوله لعدة أسباب أهمها :

أ- إن الغرر الموجود في التأمين ليس بالغرر اليسير المغتفر¹⁹، و للتأكيد من ذلك نجري مقارنة بين قيمة الزيادة أو النقص المحتمل فيما يحصل من العوض بالقيمة الكلية لهذا العوض ، فإن كانت النسبة بينهما قليلة تافهة كان الغرر في مقدار العوض يسير، أما في حالة العكسية أي إذا كانت النسبة بينهما كبيرة كان الغرر كبير مما يؤدي إلى بطلان العقد ، إذا أن المؤمن و المؤمن له أثناء إبرام العقد لا يعرف ما يأخذه ولا مقدار ما يعطيه إذ أن ذلك متوقف على وقوع الكارثة أو عدم وقوعها .

¹⁸ - د/ فايز أحمد عبد الرحمن " الشروط التعسفية في وثائق التأمين " دراسة في نطاق التأمين البري الخاص

دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية مصر، بدون طبعة، 2006، ص 146.

¹⁹ - د/ محمد جودت ناصر، "أساسيات التأمين بمفهومه النظري و التطبيقي"، الجزء الأول، دار التواصل العربي، بدون طبعة، دمشق، سوريا، 2007، ص 35.

ب- إذ أن الغرر المغتفر في المعاوضات هو ذلك الغرر الذي يكون غالباً، ولكن

الغرر في عقد التأمين هو في أصل محل المعاوضة أي في العوضين أو أحدهما.

ج- كما أن الغرر المغتفر هو الذي تكون هناك ضرورة داعية إلى

ارتكابه، و بالتالي فإن عقد التأمين ليس من الغرر الذي تدعو إليه الضرورة إذ ليس هناك أدلة شرعية تجيزه²⁰.

و خلاصة القول أن الاتجاه الرافض ينتهي إلى أن الغرر الموجود في التأمين هو

الغرر الكثير الفاحش حتى أن عقد التأمين أصبح يوصف بأنه عقد من عقود الغرر لدى

القانونيين أيضاً كما ذهبت إليه أغلب القوانين إلى تصنيفه تحت عنوان عقود الغرر، كما

أن الخطر يعتبر من أركان عقد التأمين الذي لا يوجد بدونه و ذلك باعتبار أن الخطر

حادث مستقبلي قد لا يتحقق و بذلك أصبح الخطر ملازم للعقد و تميز به و لذلك كان

محرمًا في نظرهم .

الفرع الثاني : عدم مشروعية عقد التأمين لاحتوائه على مقامرة و رهان

يعرف فقهاء القانون المقامرة بأنها عقد يتعهد بموجبه كل مقامر أن يدفع إذا خسر

المقامر للمقامرة الذي كسبها مبلغاً من النقود أو أي شيء آخر يتفق عليها.

أما الرهان فهو عقد يتعهد بموجبه كل من المتراهنين أن يدفع إذا لم يصدق قوله

في واقعة غير محققة للمراهن الذي يصدق قوله فيها مبلغاً من النقود أو أي شيء يتفق

عليه.²¹

ويجب التذكير في هذا المقام أن كلا من القرآن الكريم و السنة النبوية الشريفة

حرمت المقامرة²² و الرهان²³.

60- د /مروان بن حسن محمد إسماعيل " المرجع السابق" ص²⁰

- د /عبد الرزاق السنهوري "الوسيط في شرح القانون المدني الجديد" "عقود الغرر و عقود المقامرة و الرهان²¹

83. ص 2000 و مرتب مدى الحياة و عقد التأمين" منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الثالثة، بيروت لبنان،

د/ رفيق يونس المصري " الخطر و التأمين ، هل التأمين التجاري جائز شرعاً"، دار القلم، الطبعة الأولى جدة

السعودية، 2001، ص 83.

و كذلك الأمر بالنسبة لأغلب القوانين الوضعية²⁴ فيبطل بطلان مطلقا كل اتفاق خاص بمقامرة أو رهان و يترتب على هذا البطلان نتائج القانونية، كما أن عقود التأمين التي تحتوي على قمار أو رهان تعتبر عقود فاسدة في نظر تلك القوانين.

كما أن القانون الفرنسي يقضي من جهة بأنه لا يجوز من خسر في المقامرة أو الرهان على أداء التزاماته و لكنه من جهة أخرى لا يجوز له إذا أدى التزامه اختياريا دون خداع أو غش أن يسترد ما أداه²⁵.

22 - جاء تحريم القمار صريحا في القرآن الكريم قال الله سبحانه و تعالى " يا أيها الذين آمنوا إنما الخمر والميسر والأنصاب والأزلام رجس من عمل الشيطان فاجتنبوه لعلكم تفلحون، إنما يريد الشيطان أن يوقع بينكم العداوة ، 90 و البغضاء في الخمر و الميسر و يصدكم عن ذكر الله و عن الصلاة فهل أنتم منتهون" سورة المائدة الآية 91. و الميسر هو القمار.

كما دلت على تحريمه السنة الشريفة فقد روى أحمد عن ابن عباس : أن رسول الله (ص) قال: " إن الله حرم الخمر و الميسر". وفي رواية أخرى : أن " كل ما قומר به فهو الميسر". وفي رواية أخرى : أن " كل ما قומר عليه فهو ميسر". و الأدلة بحرمة القمار متواترة مشهورة.

23 - ورد النص على تحريم الرهان إلا ما استثنى في الكثير من روايات، فقد روى عن الإمام الصادق عن النبي صلى الله عليه و سلم قال: " إن الملائكة لتحضر الرهان في الخف و الريش و ما سوى ذلك قمار حرام" وقد حصر النبي صلى الله عليه و سلم رخصة الرهان بعوض في ثلاثة بقوله صلى الله عليه و سلم: " لا سبق إلا في خف أو حافر أو نصل" و ليس التأمين من ذلك و لا شبيهها به ، فكان محرما. و يشترك القمار و الرهان في أن حق المتعاقد في كل منهما يتوقف على واقعة غير محققة هي أن يكسب المقامر اللعب في المقامرة ، أو أن يصدق قول المتراهن في الرهان، و لكن المقامرة تفارق الرهان في أن المقامر يقوم بدور ايجابي في محاولة تحقيق الواقعة الغير المحققة ، أما المتراهن فلا يقوم بأي دور في محاولة تحقيق صدق قوله. و لم يعتن واضعو القوانين بذلك الفارق و لم يلتفتوا إليه ما دام كل منهما عندهم من العقود الملزمة للجانبين، و من عقود المعاوضات المالية ، و من العقود الاحتمالية.

350 عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم" المرجع السابق" ص/ انظر د

²⁴ - منها القانون الجزائري في المادة 612 الفقرة 1 من القانون رقم 05 — 01 المعدل و المتمم للقانون المدني الجزائري " يحضر القمار و الرهان ".

²⁵ - عبد الرزاق السنهوري، "المرجع السابق"، ص 989.

كما أن الأنصار الرافضة للتأمين يشبهونه بالقمار و الميسر حيث فيه يتم انتقال المال من إنسان لآخر بغير عمليات تجارية قائمة على التراضي بين الأفراد و يرون أنها قريبة من الربا، و لكن يختلف عنه في أن هذه الأخيرة قد تتحقق فيه مصلحة لمن يدفعه و قد يكون مضطرا إليه ، أما القمار فهو لعب و تسلية و يترتب عليه انتقال المال بغير عناء و جهد، كذلك الأمر بالنسبة لعقد التأمين التجاري يقترب من القمار عندما يكون استحقاق المستأمن للمال مبنيا على أمر خارج عن إرادته غير محقق الوقوع و لا علم للطرفين بزمان وقوعه، على فرض أنه سيقع أو لا و يتعلق بقدر الله و ذلك هو القمار الذي يعتمد على الحظ، و هو لا يقع إلا بقدر الله أيضا و ليس للطرفين أي دخل فيه.

كما يرى البعض أن التأمين يحتوي على قمار لوجود عنصر المخاطرة الكبيرة فيه و عدم التقابل العادل بين المكسب و الخسارة، و متى وجد مثل ذلك أثناء التعاقد ما وجد القمار المحرم.

و يؤكد البعض الفقهاء تلك الصلة بين:

إن عنصر المخاطرة موجود و بديهي في التأمين إذ تارة يقع و تارة لا يقع وهو القمار بعينه.

تتم العقود في غالبيتها على المساواة أي معرفة المتعاقدين أثناء إبرام ما يأخذه

و ما يعطيه، و لكن الأمر غير ذلك في التأمين على الحياة على سبيل المثال أي أن التعويض الذي يؤخذ من المؤمن حال الوفاة يكون غالبا أعظم بكثير من مجموع الأقساط المدفوعة، و هذا التفاوت يجعل التأمين على الحياة من قبيل القمار.

إن المؤمن له حين يبرم عقد التأمين يرجوا أن يدفع مقدارا يسيرا من المال مقابل إن يحصل على مبلغ كبير من شركة التأمين و هذا هو الحال في القمار.

-إن الاحتمال في الكسب أو الخسارة هو الأساس الذي يقوم عليه عقد المقامرة أو الرهان، فإن هذا الأساس نفسه يوجد في عقود التأمين بلا نزاع²⁶.

إذا افترضنا أن عقد التأمين لا يدخل مباشرة في عقد المقامرة و الرهان فإنه يقاس عليهما بجامع الغرر و الاحتمال و لكونه من العقود الاحتمالية المالية الملزمة و في هذا الشأن قال الشيخ المطيعي مفتي مصر السابق " إن عقد التأمين عقد فاسد شرعا لأنه معلق على خطر ، تارة يقع وتارة لا يقع فهو قمار معين" و بمثله قال الشيخ أبو زهرة.²⁷

و خلاصة القول أن الذين يشبهون التأمين بالمقامرة و الرهان يؤكدون أن موقف المؤمن له لن يختلف كثيرا عن موقف المراهن فكلاهما يدفع مبلغا صغير في مقابل الحصول على مبلغ أكبر بكثير مما دفعه يكون قبضه مرهونا بتحقيق حادث احتمالي في المستقبل.

²⁶ - و نرى من ذلك أن التأمين إذا كان عقد احتماليا بالنسبة إلى المؤمن له بالذات فهو ليس باحتمالي بالنسبة إلى مجموع المؤمن لهم بل هو على العكس من ذلك، عقد وظيفته الأولى استبعاد الاحتمال و نفي الحظ و المصادفة على خلاف عقود المقامرة و الرهان .

(أ) عبد الرزاق السنهوري" المرجع السابق" ص 1094 .

- د/ مروان بن حسن محمد إسماعيل" المرجع السابق" ص 81 .²⁷

الفرع الثالث: عدم مشروعية عقد التأمين لاحتوائه على الربا المحرم شرعا

يذهب الرأي الرافض لعقود التأمين إلى اعتبار أن هذه الأخيرة تحتوي على ربا²⁸ بنوعيه: ربا النسيئة²⁹ و ربا الفضل³⁰ و هي محرمة من عدة زوايا³¹ في جميع الأديان السماوية، و محظورة في اليهودية و المسيحية و الإسلام⁵ من ناحية

²⁸ - الربا في اللغة الزيادة يقال: ربا ربوا و رباء إذا زاد و نما ، قال تعالى " ... فإذا أنزلنا عليها الماء اهتزت وربت ... " سورة الحج الآية 5 ، و يقال أيضا أربيت ، إذا أنماه و يقال فلان أربى من فلان إذا زاد عليه ، و في التنزيل أيضا " ... أن تكون أمة هي أربى من أمة ... " سورة النحل الآية 92 أي أكثر عددا و هو في الشرع زيادة لم يقابلها عوض في معوضة مال بمال.

²⁹ - ربا النسيئة: فهو الذي كانت تعرفه العرب في الجاهلية و تفعله غالبا ، فقد كان قرض الدراهم و الدينار إلى أجل بزيادة على مقدار ما استقرض على حسب ما يقرضون عليه ، أو يقرضون بغير زيادة على ما اقترضه، فإذا أحل الأجل قال له: إما أن تقضي و إما أن تربى أي أزيدك في الأجل و تزيدني في المال، فكلما أقر الدائن زاد في المال حتى تصير المائة ألفا و هناك من يعرفها على أنها بيع أحد الأموال الربوية بغير جنسه منها دون حلول و تقابض.

³⁰ - ربا الفضل: و هو البيع مع الزيادة في أحد العوضين المتحددين في الجنس و علة الربا هو الثمنية أو الوزن أو الكيل بمفردها أو مع الطعم أو القر آن أو الإيدار، و هي بيع الشيء بمثله متفاضلا، كان يباع الدرهم بدرهمين، أو الدينار بدينارين، أو الصاع من البر مثلا أي الشعير بصاعين ، أو الرطل من العسل مثلا برطلين منه، فجمهور العلماء سلفا و خلفا على أن بيع الذهب بالذهب ، و الفضة بالفضة، و البر بالبر، و الشعير بالشعير، و التمر بالتمر، و الملح بالملح لا يجوز إلا مثلا بمثل يدا بيد، فلا يجوز في صنف واحد منها التفاضل و لا النساء.

لمزيد من التفصيل انظر أ/ أحمد إدريس عبده " فقه المعاملات، على مذهب الإمام مالك و المقارنة بالمذاهب الأخرى في أصول المسائل و عيونها " دار الهدى للطباعة و النشر و التوزيع، بدون طبعة عين مليلة الجزائر ، 2000، ص 256 و ما يليها.

³¹ - إن تحريم الربا في قوله عز وجل في كتابه الكريم " يا أيها الذين آمنوا لا تأكلوا الربا أضعافا مضاعفة واتقوا الله لعلكم تفلحون، و اتقوا النار التي أعدت للكافرين " سورة آل عمران الآية 130، 131. و من السنة النبوية قول الرسول صلى الله عليه وسلم كما في صحيح البخاري و مسلم " اجتنبوا الموبقات، قيل يا رسول الله ما هي؟ قال الشرك بالله و السحر و قتل النفس التي حرم الله إلا بالحق، و أكل الربا، و أكل مال اليتيم، و التولي يوم الزحف ، و قذف المحصنات المؤمنات الغافلات " صحيح البخاري 92.

فهذه الآيات و الحديث و غيرهم لا تنص على حرمة الربا فحسب بل وضعت المتعاملين به بأنهم أبعد ما يكونون عن الاستقامة و أقرب ما يكون طواعية إلى الشيطان و ولاء له، كما حددت عاقبة أمرهم، و مصير ما يملكون من مال، ثم طلبت إليهم تصفية المعاملة على أساسه بمحض اختيارهم، و إلا فيجب أن ينتظروا من المؤمن مقاومتهم

- إن ما تدفعه شركة التأمين من تعويض جراء تحقق الكارثة إما أن يكون أقل أو أكثر أو مساويا لما قبضه منه بدل التأمين، وهذا الدفع لا يكون إلا فترة من قبض المؤمن لبدل التأمين أو قسط منه ، فإن كان التعويض أكثر من بدل التأمين كان فيه ربا الفضل من جهة و ربا النسبئة من جهة أخرى، وإن كان مساويا ففيه ربا النسبئة أو كلاهما معا، و معلوم أن كل ذلك حرام بلا جدال ¹.

و يكاد الربا يكون و حده من بين المحرمات التي نص عليها القرآن، الأمر الذي اظهر زيادة عناية كتاب الله في توضيح آثاره و مخاطره بهذا التفصيل.

كما أن التحريم الربا لا يحتاج الأمر معه إلى زيادة البحث و التفصيل فيه.
انظر محمد البهي "المرجع السابق" ص12.

انظر أ/ أبي العباس تقي الدين أحمد ابن عبد الحليم الشهير بابن تيمية " الفتاوى الكبرى" الجزء الرابع دار المعرفة، بدون طبعة، بيروت، لبنان 1965، ص473 و ما بعدها.
أ/ شمس الدين أبي عبد الله محمد أبي بكر ، المعروف بابن القيم الجوزية " أعلام الموقعين عن رب العالمين" الجزء الثالث، دار الجيل، بدون طبعة ، بيروت لبنان ،ص157.

إلا أن الشافعي قسم الربا إلى ثلاثة أقسام: الأول: ربا الفضل ومنه ربا القرض كأن يقرضه عشرون جنبها بشرط أن يكون له منفعة كأن يشتري سلعة أو يزوجه ابنته أو يأخذ منه فائدة مالية و نحو ذلك كما رأيناه سابقا، الثاني: ربا النسبئة كما هو مذكور أعلاه، ربا اليد و معناه أنه يبيع المتجانسين كالقمح من غير تقابض .

انظر أ/ عبد الرحمن الجزيري" كتاب الفقه على المذاهب الاربعة" المجلد الثالث "قسم المعاملات" دار الفكر للطباعة والنشر و التوزيع، بدون طبعة، بيروت لبنان. 1392 هـ - ص245.

⁵- د/ سيد سابق "فقه السنة"، المجلد الثالث، الأجزاء: اثنا عشر، ثلاثة عشر، أربعة عشر، المعاملات دار الكتاب العربي، الطبعة الشرعية السادسة، بيروت لبنان، 1984، ص 120 و ما بعدها

¹- و هو ما استند إليه مجمع الفقه الإسلامي في دورته الأولى المنعقدة في 10 شعبان 1398 هـ، بمكة المكرمة، حين قرر منع التأمين التجاري بقوله " عقد التأمين التجاري يشمل ربا الفضل و النسبئة ، فإن الشركة إذا دفعت للمستأمن أو لورثته أو للمستفيد أكثر مما دخله من النقود لها فهو ربا الفضل ، و المؤمن يدفع ذلك للمستأمن بعد مدة فيكون ربا نسبئة ، و إذا دفعت الشركة للمستأمن مثل ما دفعه لها يكون ربا نسبئة فقط و كلاهما محرم بالنص و الإجماع".

انظر د/ عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم "المرجع السابق" ص 369.

انظر كذلك أ/ نور الدين عتر" المعاملات المصرفية و الربوية و علاجها في الإسلام" مؤسسة الرسالة، الطبعة

الرابعة، دمشق ، سوريا 1986، ص 83 .

- تستثمر شركات التأمين التجارية الأموال المدفوعة إليها من قبل المؤمن لهم

في معاملات ربوية محرمة ، فهي تستثمر أموالها في سندات بفائدة ، و تفرض منها بضمان وثيقة التأمين بفائدة وتشتترط على تأخير دفع المؤمن له لأقساط فائدته .

- في عقد التأمين على الحياة إذا انتهت مدته التي يشملها العقد يذهب المؤمن

لأخذ مبلغ التأمين من المؤمن عليه (قيمة الأقساط المدفوعة) مع زيادة يعتبرها الاتجاه الرافض ربا لأنها من دون مقابل.

- إذا كان المؤمن له قد دفع قسطا واحدا مثلا و وقع الخطر المؤمن عليه فإن

ورثة المؤمن له تأخذ المبلغ المتفق عليه في العقد مهما بلغت قيمته و في ذلك مبادلة مال بمال بزيادة و ليس هذا إلا ربا الفضل.

- إذا دفع المستأمن الأقساط كلها كاملة خلال المدة المحددة فإنه يأخذ هذه الأقساط

المدفوعة منه إلى الشركة المؤمنة مع زيادة عليها لقاء هذه المدة، فتقدير المال يكون إذا في مقابلة الزمن و هو يمثل استحقاق المال بدون عوض.

- إذا تأخر المؤمن له في دفع قسط من الأقساط كان ملزما بدفع فوائد التأخير

و هذا الشرط مقترن بالتأمين ، و يجري العمل به و هذا ربا النسيئة و هو حرام.

و خلاصة القول أن هذا الاتجاه يحرم عقد التأمين لاحتوائه على ربا الفضل

أو ربا النسيئة أو كلاهما سواء تعلق الأمر بالالتزامات الملقاة على أطرافه و الحقوق التي ينفرد بها كلا من المؤمن و المؤمن له لأجل حلول الكارثة.

و مع ذلك فلا نتصور وقوع الربا في عقد التأمين على أساس أن القسط المدفوع

ليس قرضا ، و مبلغ التأمين الذي يقبضه المستأمن ليس وفاء لقرض ربوي.

إضافة إلى ذلك أن إلزام المؤمن (شركة التأمين) يشمل فقط التعهد بتحمل

الخسائر عند وقوع الكارثة مقابل حصول المؤمن له على الأمان .

سوف نتعرض لهذه المسألة بشيء من التفصيل عند الخوض في غمار الرأي المقرر لمشروعية عقود التأمين.

الفرع الرابع: عدم شرعية عقد التأمين لأنه بمثابة بيع دين بدين و هو منهى عنه

يذهب بعض الفقهاء الرافضين للتأمين إلى إقرار حجة أنه بيع دين بدين فهو حرام، لأن المؤمن له يتعهد من خلاله بأن يدفع أقساط التأمين و هي دين في ذمته لأنها لا يدفعها في مجلس العقد، بل يدفعها بعد العقد على أقساط دورية و في المقابل تعهد شركة التأمين بدفع مبلغ التأمين و هو دين في ذمة شركة التأمين أيضا ، فيكون بذلك بيع دين بدين و هو باطل شرعا.

فلقد روي عن ابن عمر أن النبي صلى الله عليه وسلم " نهى عن بيع الكالئ بالكالئ" و عن رافع بن خديج أن النبي صلى الله عليه وسلم " نهى عن بيع كالئ بكالئ، و دين بدين".³⁴

- الكالئ مهموز و يجوز تخفيفه، يقال : كالأدين، بكلاً إذا تأخر فهو كالئ (المصباح المنير، و مختار الصحاح) و³⁴ بيع الكالئ بالكالئ هو بيع الدين بالدين (رواه الدار قطني) و قد تفرد بهذا الحديث موسى بن عبيدة الربذي ، كما قال الدار قطني و ابن عدى، و قال فيه أحمد: لا تخل الرواية عنه عندي، و لا أعرف هذا الحديث عن غيره قال أيضا: ليس في هذا الحديث يصح ، و لكن إجماع الناس على أنه لا يجوز بيع دين بدين. و يذهب البعض إلى أنه لا يصح الاعتماد على هذين الحديثين في منع بيع الكالئ بالكالئ لأن أكثر العلماء متفقون على ضعفها، لكن هذا لا يعني الحكم بجواز بيع الكالئ بالكالئ لأنه قد يكون هناك دليل آخر للمنع. و يرى هذا البعض " أنه يجوز بيع الدين مطلقا سواء بيع للمدين أو لغيره بنقد أو بدين مادام خاليا من الربا، لأنه لم يرد نص يعتمد عليه في منع أي صورة من هذه الصور و دعوى عدم القدرة على التسليم غير مسلمة. ثم إن بيع الدين قد تدعو الحاجة إليه ، و فيه مصلحة ظاهرة للمتعاقدين فلا يصح التضيق عليهم بمنعه، و ليس فيما ذهب إلى خروجه على آراء الفقهاء ، فقد اختلفوا في بيع الدين بنقد، و أما دعوى الإجماع على منع بيع الدين بالدين فغير مسلمة، فقد أجازت المالكية بعض صورته كبيع دين بدين إلا ما كان في الدين من الأموال الربوية كما يقرر أيضا الشيخ الزرقاء أن التفاوت في المعاملات لا يمنع الصحة. انظر د/ مروان بن حسن محمد إسماعيل" المرجع السابق" ص 91 و ما يليها .

إلا أن الشيخ محمد مهدي شمس الدين من فقهاء المذاهب الجعفري يرى غير ذلك إذ يؤكد " أن المال الذي يدفعه المستأمن إلى الشركة لا يدفعه باعتباره ديناً عليها بل مقابل تعهداتها له بتدارك الخطر و تحصيل الأمان، و المال الذي يأخذه المستأمن من الشركة في حالة وقوع المحذور لا يأخذه باعتباره قضاء و وفاء لدين له على الشركة".

هذا كله على تقدير القول بأن عقد التأمين التجاري عقد معاوضة.³⁵

الفرع الخامس: عدم مشروعية عقد التأمين لما فيه من أكل مال الغير بالباطل

يذهب القائلون بعدم مشروعية عقد التأمين إلى أن هذا الأخير هو من قبيل أكل

أموال الناس بالباطل³⁶ و يظهر جلياً في عقد التأمين من عدة زوايا

- إن المؤمن له قد لا يحصل على الأقساط الذي دفعه للشركة التأمين لاسيما إذا

كان الخطر المؤمن منه لم يتحقق ففي هذه الحالة يكون ما أخذه المؤمن من المؤمن له حقا خالصا له، و بدون مقابل له و هو أكل لأموال الناس بالباطل.

- إن دفع مبلغ التأمين يكون مشروطا بحدوث خطر معين، كما أنه يسقط من

على عاتق الشركة المؤمنة إذا لم يقع الخطر المؤمن عليه، و في هذا تحقق لمعنى القمار و هو حرام أيضا و أكل لأموال الناس بالباطل.

كما أجاز جمهور الفقهاء أئمة المذاهب الأربعة بيع الدين لمن عليه دين أو هبته له، لأن المانع من صحة بيع

الدين بالدين هو العجز عن التسليم ، و لا حاجة إلى تسليم منها، فما في ذمة المدين مسلم له و مثاله أن يبيع الدائن

للمدين ديناً له في ذمته بدين آخر من غير جنسه، فيسقط الدين المبيع و يجب عوضه.

انظر د/ وهبة الزحيلي " المرجع السابق" ص 433.

³⁵-انظر د/ عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم " المرجع السابق" ص 374.

³⁶- حرمت الشريعة الإسلامية أكل أموال الناس بالباطل عملاً بقوله سبحانه و تعالى في سورة النساء الآية 29 " يا أيها

الذين امنوا لا تأكلوا أموالكم بينكم بالباطل إلا أن تكون تجارة عن تراض منكم".

و كذلك الآية 188 من سورة البقرة " ...لا تأكلوا أموالكم بينكم بالباطل...".

- إذا تأخر المؤمن له في دفع قسط من الأقساط كان ملزماً بدفع فوائد تأخير

و هذا شرط مقترن بالتأمين و يجري العمل به و هذا ربا النسيئة و هو حرام.

- إن الشركة المؤمنة قد لا تحصل من المؤمن له على أقساط تساوي ما دفعته

الشركة من مبلغ التأمين في حالة وقوع الكارثة ، و ذلك إذا دفع قسطاً واحداً ثم وقع

الخطر فإن المؤمن له يأخذ المبلغ المؤمن عليه، و هذا أكل لأموال الناس بالباطل، و أن

أخذه زيادة على ما دفعه من الأقساط يعد ربا و هو حرام أيضاً.³⁷

و خلاصة القول أن هذا الرأي يؤكد عدم مشروعية عقد التأمين لما فيه من أكل

أموال الناس بالباطل و لاسيما إذا ما تعلق الأمر بدفع الأقساط التي لا تتزامن مع مبلغ

التأمين الممنوح للمؤمن له وقت وقوع الكارثة أو العكس.

كما أن هناك أدلة أخرى أقل أهمية من سابقتها التي أوردها بعض القائلين لعدم

مشروعية عقد التأمين التجاري لعدم مشروعية عقد التأمين التجاري لإشتماله على الغبن

الإلهي وعدم مشروعيته لما فيه من تحد للقدر الإلهي ، و كذلك عدم مشروعيته لما في

بعض أنواعه من مخالفة لقواعد الميراث و الوصية... الخ.

³⁷- ولا أقل من الشك في كون عقد التأمين من قبيل أكل أموال الناس بالباطل، المقصود بالآية أو لا، و مع الشك فلا

يشمله عموم الآية عندئذ هذا كله على تقدير القول بأن عقد التأمين التجاري من عقود المعاوضات المالية كالبيع

و الإجارة " فإن البيع بلا ثمن أو الإجارة بلا أجره أكل بالباطل.

أما إذا لم يرجع إلى ذلك، و كان راجعاً إلى الضمان مثلاً أو الهبة المشروطة فلا يلزم ذلك، فالشركة تقول: أنا

أضمن لك كل ما يحدث لك من خسائر شريطة أن تدفع الآن كذا مقدارا من المال، فهو ضمان بشرط.

و هكذا لو كان من قبيل الهبة المعوضة فالشخص يهب للشركة مالا معيناً مقابل أن يقوم بتحمل الخسائر.

فبناءً على هذا لا ترجع معاملة التأمين إلى المعاوضة ليلزم محذور الأكل بالباطل، بل هي هبة بشرط أو ضمان

بشرط "

و عليه فإن المقصود بالآية هو العوض الباطل و المبلغ المدفوع إنما يعطى من قبل الشركة المؤمنة و فاء للشرط

لا عوضاً" و بذلك ينتفي الإشكال من أساسه.

انظر د/ عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم" المرجع السابق" ص 391.

المطلب الثاني: إباحة البعض الفقهاء لنوع من التأمين و حرمة نوع آخر

و هم الفقهاء المميزين بين ضرورة تحريم بعض عقود التأمين التجاري بالنظر إلى صور عقود التأمين التجاري في حرم بعضها و يجيز البعض الآخر³⁸ مع إباحة التأمين التعاوني و التبادلي بكل صورته ففي مسألة تحريمه يقوم على نفس الأسس التي ذهب الكثير من الفقهاء إلى تحريم التأمين على أساسها و هي الغرر و القمار و الربا وغيرها لكنهم يجيزون صور أخرى من تأمين المسؤوليات³⁹ و يبررون ذلك بالقول "أنه من الأفضل هو جواز هذه الصورة من التأمين في كل مجتمع لا يجري و لا يطبق فيه نظام المعامل عمليا، لأن معنى الربا لا توجد فيها أصلا حيث أنه لا يحتمل عدم استلامه شيئا من المبالغ المدفوعة عند وقوع الحادث ، و يوجد فيه نوع من الخطر و ذلك بأنه إن سلم من الحوادث يحرم من المدفوع أيضا، لكن بشيء من الفكر يتبين أن هذا النوع من الخطر لا يخلو منه نظام المعامل، وولاء الموالاة، و المعاملات المشروعة الأخرى أيضا .

- أمثال الدكتور محمد يوسف موسى الذي أجاز التأمين على الحياة ، بشرط كونه خاليا من الربا ، و الشيخ عبد الله بن زيد آل محمود الذي أجاز التأمين على حوادث السيارات و الطائرات و السفن و المصانع و المتاجر و منع التأمين على الحياة، و الشيخ نجم الدين الواعظ الذي أجاز التأمين من المسؤولية الناشئة عن فعل الإنسان و الشيخ أحمد طه السنوسي الذي أجاز التأمين من المسؤولية بأشكالها كلها ، و الشيخ عبد الله الشخيلي الذي أجاز عقد التأمين على البضائع و ما شابهه من العقود و الشيخ رامي مالك الذي أجاز عقد التأمين على الأموال سواء منها التأمين على الأشياء و التأمين من المسؤولية دون التأمين على الحياة، و الشيخ محمد مبروك الذي أجاز التأمين على الأموال بأشكالها دون التأمين على الحياة، و الشيخ فرج السنهوري الذي أجاز أنواع التأمين عدا التأمين على الحياة لصالح مستفيد غير المؤمن له و عدا التأمين الادخاري، و الشيخ نجيب المطيعي الذي أجاز التأمين للمسؤولية ، و الشيخ محمد أبو زهرة الذي منع التأمين التجاري بجميع أشكاله و أباح التأمين على السيارات ، و الشيخ أحمد إبراهيم الذي قصر بحثه على التأمين على الحياة فمنعه و الشيخ عبد الوهاب خلاف الذي قصر بحثه على التأمين إلى الحياة فأجازه و كلهم من باحثي و فقهاء المذاهب الأربعة.

انظر د/ عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم، "المرجع السابق"، ص 307.

³⁹ - سوف نتناول مسألة مدى مشروعية التأمين من المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات بشيء من التفصيل في الصفحة 52 من الأطروحة .

إذ أن الأصل أن التأمين هو نوع من التبرع و المؤمن يتبرع لإخوانه من أصحاب نفس المهنة و أحيانا يتعرض له نفسه، فيستفيد من تبرعات إخوانه و زملائه ، فالتأمين الذي يريد فيه المؤمن الوقاية و الصيانة فحسب عند ابتلائه و تعرضه للخطر يمكن أن يجوز و لا يقاس على التأمينات الأخرى التي تقصد لها التجارة و الحصول على الأرباح و النفع.

و خلاصة القول أنها لا يجدر بنا عند البحث عن مدى مشروعية عقد التأمين، أن نواجه هذا العقد منفصلا عن النظرية التي يكون معها نظام التأمين، فهذا النظام متكامل و مترابط في حلقاته و لا يجوز مواجهة إحدى مكوناته على انفراد و إلا كانت هذه المواجهة قاصرة حتما، وهكذا يتعين في البحث عن شرعية التأمين ومواجهته في صورته الواقعية حيث يتعايش عقد التأمين مع العديد من عقود التأمين ليشتركوا، إضافة إلى الأسس الفنية للتأمين في تكوين نظام التأمين، وهذا يكون الحكم صادرا على الواقع و يكون منهج البحث منهاجا علميا و هذه المسألة تحتاج إلى بحث متعمق لا يعني فحسب بيان حكم الإباحة و التحريم كل أو بعضها عقود التأمين بل نتجه بعد ذلك إلى تحديد الطريقة التي يمكن بها تنظيم هذا العقد على وجه يتفق و قواعد الشريعة الإسلامية و بيان معطيات المسألة و نتائج البحث لنستطيع من خلاله تعميم التنظيم القانوني لعقد التأمين.⁴⁰

⁴⁰ - د/ مصطفى أحمد الزرقاء " نظام التأمين حقيقته و الرأي الشرعي فيه" مؤسسة الرسالة ، الطبعة الرابعة، بيروت لبنان 1994 ص 28.

المطلب الثالث: مشروعية التأمين و مشروعية عقده

يذهب الرأي المؤيد و المجيز⁴¹ لعقد التأمين إلى إقرار أنه عمل تعاوني يرمى مصالح هامة للفرد و المجتمع و أصبح ضرورة تقتضيها المصلحة العامة و ذلك على أساس أن التأمين كنظرية ما هو إلا تعاون⁴² منتظما تنظيما دقيقا بين عدد كبير من الناس معرضين جميعا لخطر واحد حتى و إن تحقق الخطر بالنسبة لبعضهم، تعاون الجميع في مواجهته بتضحية قليلة يبذلها كل منهم يتلافون بها أضرارا جسيمة تحيق بمن نزل الخطر به منهم لولا هذا التعاون⁴³.

41 - القائلون بمشروعية عقوده كلها بإطلاق و هم الكثرة الكاثرة من الفقهاء و الباحثين ، تلك الكثرة التي دعت الشيخ محمد مهدي شمس الدين لأن يقول " ولم يذكر فيه خلاف من أحد" و الدكتور شوقي الفنجري الذي قال بأنه "اتفاق فقهاء الشريعة عليه"، ذلك و قد ذهب إلى إقرار مشروعية عقد التأمين التعاوني و التبادلي من فقهاء المذهب الجعفري السيد أبو القاسم الموسوي الخوئي ، و السيد روح الله الموسوي الخميني ، و الشيخ حسين الحلبي و السيد علي الحسيني السيستاني، و السيد محمد سعيد الطباطبائي الحكيم ، و الشيخ جواد التبريري و الشيخ محمد أمين زين الدين ، و السيد محمد نقي الحكيم ، و السيد علي البهشتي ، و السيد محمد باقر الصدر و الشيخ ناصر مكارم شيرازي و السيد عبد الكريم الموسوي الاردبيلي، و السيد كاظم الحائري ... و غيره.

كذلك قال بمشروعية عقوده كلها من باحثي و فقهاء المذاهب الأربعة الشيخ مصطفى أحمد الزرقاء و الشيخ أبو زهراء ، و الدكتور حسين حامد حسان، و الشيخ علي الخفيف ، و الدكتور الصديق محمد أمين الضرير، و الدكتور معروف الدواليبي، و الشيخ عبد المنصف محمود، و الدكتور محمد رواس قلعه جي و الدكتور محمد يوسف موسى و الأستاذ عباس حسيني و الأستاذ محمد الدسوقي ، و الدكتور محمد بلتاجي و الدكتور عمر بن عبد العزيز المترك و الدكتور عبد الله مبروك النجار، و الشيخ محمد بن الحسن الحجري الثعالبي الفاسي، و الأستاذ عبد الله ناصح علوان و غيره كثيرون .

أنظر د/ عبد الهادي السيد محمد نقي الحكيم "المرجع السابق" ص 284.

42 - د محمد علي عرفة، "رجل التأمين، دراسة و تطبيق لفن البيع"، مكتبة الأنجلو المصرية، بدون طبعة، القاهرة مصر، بدون سنة النشر، ص 286 .

43 - د/ مصطفى محمد كمال "أصول التأمين (عقد الضمان) دراسة مقارنة للتشريع و الفقه و القضاء في ضوء الأسس الفنية للتأمين " منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان 1994 ص 257.

و من بين المجيزي لعقد التأمين و المؤيدين لهذا الاتجاه نجد أمثال الشيخ علي الخفيف(الفرع الأول) و الشيخ عبد الوهاب خلاف(الفرع الثاني) و الشيخ مصطفى الزرقا (الفرع الثالث) و الدكتور برهام عطا الله (الفرع الرابع) مما أدى الى تأييد رجال القانون لمشروعية التأمين(الفرع الخامس).

الفرع الأول: رأي الشيخ علي الخفيف حول مدى مشروعية عقود التأمين

يذهب الشيخ إلى إجازة التأمين لما فيه من المنافع الكثيرة، أما بالنسبة للغرر و الاحتمال اللذان اعتبرهما بعض الفقهاء ما نعين من جواز التأمين يوجدان في عقد التأمين و لكن بصورة ضعيفة و منتفية تماما بالنسبة للمؤمن أو المؤمن له ، و ذلك لأن وظيفة المؤمن و عمله في محيط هذا النظر تتمثل في قيام المؤمن بأخذ الأقساط من المستأمنين و قيامه عليها و على تتميتها ثم توزيع ما اقتضى العقد توزيعه على من وقعت عليهم الكارثة منهم.

مع الملاحظة أن ما يبقى له بعد ذلك نتيجة الفرق بين ما يأخذه و ما يتطلب التأمين يحفظ و يكون مقابل مصروفات الإدارة و مرتب الموظفين الساهرين على خدمة مصالح التأمين و بالتالي فإذا أحسن المؤمن تقدير الاحتمالات و التزامه بالأسس الفنية الصحيحة في التأمين ، و راعى قواعد و قوانين الإحصاء مراعاة دقيقة لا تتحول عملية التأمين إلى عمليات أخرى مثل المقامرة أو المضاربة أو الرهان⁴⁴ و بالتالي يكون قد ابتعد من احتمال الخسارة و اقترب منه للكسب بالإضافة إلى عوامل الادخار و توجيه جانب من رأس المال المنتج في المجالات الاستثمارية تبيح للمجتمع طاقة إضافية لتعزيز

⁴⁴ - د/ بشرى علي المنصور و د/ سحر صدقي أحمد و د/ أوديت سامي لوقا " إدارة المخاطر و التأمين " البيان

خطط التنمية و التطور⁴⁵، أما بالنسبة للمستأمن فإنه لا يريد بتعاقده هذا أن يكون له ربح مادي من وراء الخط و المصادفة، و إنما يريد أن يتوقى به مغبة الحظ و المصادفة و ذلك بتعاونه مع غيره من المستأمنين و تضامنه معهم في توزيع شرور ما يخبأه الحظ و المصادفة لهم جميعا، بحيث لا ينال أي منهم إلا مقدار يسير منها يستطيع تحمله من غير عناء و ذلك يورثه أمنا و طمأنينة و في سبيل ذلك قام بدفع ما التزم به من الأقساط . و لذلك يرى الشيخ أن طبيعة عقد التأمين تختلف تماما عن طبيعة عقد الرهان و المقامرة.⁴⁶

كما أكد الشيخ علي الخفيف مشروعية عقود التأمين في المؤتمر الثاني لمجمع البحوث الإسلامية المنعقد في ماي 1965 و ذلك من خلال حث الآراء من وجهة المحرمين له و الشبهات التي يزعمون أنها تدور حوله و آراء المجيزين له بحيث خلص الشيخ إلى القول " ليس الإنكار على التأمين إلا قائما على شبهات لا واقع لها و لو علم المنكرون أساسه ما أنكروا عليه، و هم عدد قليل ممن عانوا بالبحث فأخطؤوا النظر فكان من ذلك إنكار " كما يذهب الشيخ إلى القول " و لما هو واضح من أن التأمين يؤدي إلى مصالح اجتماعية و فردية لها قيمتها ووزنها، فإني أرى أن جوازه شرعا لا ينفي أن يكون محلا لخلاف".

⁴⁵ - أ/ بصري محمد صالح و أ/ علاء رضا مهدي ود/ شكر محمد أحمد" التأمين في الإدارة المخزنية" دار التقني للطباعة و النشر الطبعة الأولى ، بغداد، العراق 1987، ص 10.

⁴⁶ - ما روي عن زيد بن ثابت: كان الناس في عهد رسول الله صلى الله عليه و سلم ، يتبايعون الثمار فإذا أجدها الناس و حل تعاطيهم قال المبتاع أنه أصاب الثمر عاهات يذكرونها و يحتجون بها فقال رسول الله صلى الله عليه و سلم " حيث كثرت عنده هذه الخصومات: "لا تتبايعوا حتى يبدو صلاح الثمر" ، و إن ما في عقود التأمين من غرر لا يؤدي إلى نزاع بدليل كثرة تعامل الناس به و شيوعه فيهم و انتشاره في كل مجال نشاطهم الاقتصادي فإذا هو غرر يسير لا يترتب عليه منع و لا خطر و الفقهاء متفقون على أن الغرر اليسر لا يترتب عليه خطر، و الغرر الذي يوجد في عقد التأمين غرر يسير لا يستوجب حظرا و لا تحريما

د/ مروان بن حسن محمد إسماعيل" المرجع السابق" ص 98.

- و فيما ذهب إليه بعض المالكية من وجوب الوفاء بالوعد قضاء مسوغ قوي صالح لأن يكون الرأي في التأمين هو الجواز و الإلزام سواء نظرنا إلى رأي من ذهب إلى وجوبه مطلقا أم إلى الرأي من ذهب إلى وجوبه إذا كان على سبب. فالتأمين لا يقل منزلة عن وعد أقيم على سبب إذ أنه يتضمن الإلتزام بدفع التعويض عند نزول الضرر بالمستلزم وإذا كان الوعد واجب الوفاء قضاء ، فأولى أن يجب الوفاء بالالتزام بالتعويض في التأمين و يخلص الشيخ إلى إبداء رأيه في التأمين قائلا: إن ما قدمنا من الأسباب يستوجب أن يكون حكم التأمين شرعا هو الجواز، و هي أسباب نجمها فيما يأتي :

1 أنه عقد جديد مستحدث⁴⁷ لم يتناوله نص خاص و لم يشمل نص حظر و الأصل في ذلك الجواز و الإباحة.⁴⁸

⁴⁷- و هذا ما أكدته كذلك جمهور الفقه الفرنسي القديم حين دراستهم لعقد التأمين

Picard Maurice et Besson André " *Traité générale des assurances terrestres en droit Français* " T.I, Paris, 1938, édition L.G.D.J. P 1.

Dupuich P " *L'assurance-vie* " " *Théorie et Pratique, Jurisprudence* " Paris, 1962 édition Dalloz, P 1.

- يمكن للمتأمل في الأدلة التي سيقف لتحريم التأمين استنادا للغرر الموجود فيه يستغرب من طريقة بعضها في الاستدلال على المقصود ، فعنوان الدليل الأول هو حرمة الظلم و الإضرار ، بينما الآيات القرآنية الكريمة التي ذكرت للدليل أجنبية عن الظلم و الإضرار، و لو تنزلنا عن ذلك وأغمضنا الطرف عنه لوجدنا أن الظلم و الإضرار لا كمستند الغرر فيما إذا تراضى الطرفان المتعاقدان ، و كون الظلم و الإضرار أجنبيا عن الغرر واضح ، أما ما يصدقان على ذكره من الاستدلال بالسنة الشريفة.

حرمته ثم إن النهي عن المحاقلة و المناهضة فإن النهي فيها نهى عن بيع الغرر بينما المطلوب إثباته هو الغرر لا كما ذكره و المخاضرة و غيرها مما تقدم خاص بعقد البيع أيضا، و بالتالي فإن الظاهر من النهي عن البيع من "الحرمة التكليفية" و إنما يعني النهي الوضعي، وهو "فساد المعاملة لا أكثر".

انظر د/ عبد الهادي السيد محمد التقي الحكيم" المرجع السابق" ص 334.

2 أنه عقد يؤدي إلى مصالح بينهاها و بين وزنها و لم يمكن من ورائه ضرر وإذا ثبتت المصلحة فثم حكم الله.⁴⁹

3 أنه أصبح عرفا عاما دعت إليه مصلحة عامة و مصالح شخصية و العرف و الأدلة الشرعية.

4 - إن الحاجة تدعو إليه و هي حاجة تقارب الضرورة و معها لا يكون للاشتباه موضع إذا فرض و كان فيه شبهة.

5 - إن فيه التزاما أقوى من التزام الوعد و قد ذهب المالكية إلى وجوب الوفاء به قضاء.⁵⁰

الفرع الثاني: رأي الشيخ عبد الوهاب خلاف

يقول الشيخ عبد الوهاب خلاف بأن عقد التأمين على الحياة هو أكثر العقود رفضا من كثير من الفقهاء المحرمين للتأمين ، جائز لأنه عقد مضاربة⁵¹ ، و المضاربة عقد شركة في الربح بمال من طرف و عمل من طرف الآخر، و في التأمين: المال من جانب المشتركين الذين يدفعون الاقساط و العمل من جانب الشركة التي تستغل هذه الاموال و الربح يكون للشركة و المشتركين حسب التعاقد، كما أن من صحة المضاربة قال يجب أن تكون حصة كل من المتعاقدين نصيبا من الربح ليس معين، و لكن هذا الشرط الفقهي تصح مخالفته للمصلحة، و الدليل على ذلك ما جاء في تفسير صاحب المنار من أنه لا يدخل في الربا المحرم بالنص الذي لا شك في تحريمه من يعطي آخر يستغله و يجعل له

⁴⁹ - نفس ما ذهب إليه الدكتور أحمد شرف الدين إذ إن الأصل في العقود الإباحة و هو بذلك يقاس على عدة أنظمة و عقود جائزة، و حيث توجد المصلحة فثم وجه الله .

انظر د/ أحمد شرف الدين " أحكام التأمين، دراسة في القانون و القضاء المقارنين " دار القضاء ، الطبعة

الثالثة، مصر، 1991، ص 36.

⁵⁰ - د/ مروان بن حسن محمد إسماعيل " المرجع السابق " ص 99.

⁵¹ - أ / عبد الرحمن الجزيري، " المرجع السابق " ص 48 .

من كسبه خطأ معين لأن مخالفة أقوال الفقهاء في اشتراط أن يكون الربح نسبيا لاقتضاء المصلحة ذلك لا شيء فيه ، و هذه المعاملة نافعة لرب المال و المعامل معا، و بذلك يكون عقد التأمين على الحياة عقد صحيح نافع للمشاركين و للشركة و المجتمع و هو إخبار متعاون من أجل مصلحة المشترك و مصلحة و رثته حين تقاضيه المنية، كما أن الشريعة الإسلامية تحرم الضار و ما ضرره أكبر من نفعه.

كما يؤيد الشيخ بعض الفقهاء آخرون⁵² و يذكرون بأنه عقد تضامن و تعاون و تكافل بين المؤمنين جميعا و أنه لا توجد به شبهة الربا كما يدعي المعارضون له لكن

⁵² - من بين الفقهاء الدكتور محمد البهي الذي يذهب إلى القول بأن نظام التأمين في أية صورة من صوره لا ينطوي على إضرار و لا ضرر، إذ أساسه التكافل على دفع الملمات القاسية ، ثم بعد ذلك هو في أوجه استثمار أمواله مع وجود الشركات الخاصة و لا يخرج عن كونه مربحة و مضاربة في أموال ، و ذلك جائز شرعا بغير نزاع ، كما يؤكد الدكتور أن شركات التأمين في النظام الاقتصادي الرأسمالي ملكيات خاصة على معنى أن رأس المال الموظف في إنشاء الشركة و القيام بكافة انجازاتها هو مال خاص، إما الفرد وأحد أو لجملة من الأفراد المساهمين فيه و هذا المال ليس مال المؤمنين و إنما هو مال موظف من المؤسس أو المؤسسين للشركة للإدارة و المتابعة فيها يخص شؤون المؤمنين.

و أهلية الشركة في أن تفوض أو توكل من المؤمنين في توفير القدرات و الطاقات لمباشرة العمل عن طريق الخبرة الفنية ، و رأس المال الموظف في إنشاء الشركة و القيام بمهامها لا يستثمر في شئ سواء أن يستخدم في تحقيق الأهداف التأمينية.

و بالتالي ليس له فائدة محددة خاصة به، إلا بمقدار ما يخصه من ربح الأموال المحصلة من أقساط التأمين، بإضافته إليها إضافة اعتبارية.

و إذن أموال شركات التأمين التي تستغل و تستثمر هي تلك الأقساط المجمعة من أصحاب المصلحة المباشرة في "التكافل" و هم المؤمنون أنفسهم.

و هذه الأموال تستثمر أصلا في الأملاك العقارية في المدن باعتبار أن هذا النوع من الاستثمار بعيد عن هزات السوق التجارية ، و في منأى كما يصيب المصانع من عوارض العمل التي من شأنها أن تجعل "معدل" الربح غير مستقر و غير مأمون و هذه الأملاك العقارية بجانب مالها من معدل في الربح يكاد يكون ثابتا.

يؤمن عليها أيضا ضد الزلازل و الحريق و الكوارث تأكيدا لاستقرار هذا المعدل في الربح و ذلك بالإضافة إلى "إعادة التأمين" بين الشركات بعضها مع بعض بحيث تواجه الشركات جميعها الكوارث غير العادية في تضامن و تعاون.

ينصب الخلاف عند المحرمين في التأمين على الحياة عند غالبية الفقهاء إلى أن ذلك النوع من التأمين هو تحدي للقدر الإلهي و أن المستفيد هو طرف ثالث غير المؤمن له إذ يستطيع أن يحصل على قيمة التأمين عند وفاة المؤمن و هذا يتعارض مع نظام الإسلام إلى جانب أن الزيادة على قيمة ما دفعه المؤمن له إذ تعتبر من قبيل الربا المحرم. و للرد على تلك الشبهات يذهب المجيزون للتأمين و للتأمين على الحياة إلى الحجج الآتية :

- 1 - إن التأمين على الحياة ليس تحدي للقدر الإلهي و إنما هو اعتراف بالقدر الإلهي و التأمين هو من قبيل تأمين حياة الأبناء أو الأسرة بعد وفاة رب الأسرة و ذلك من أجل ضمان لمستقبلهم و ما يمكن أن يتعرضوا إليه من مصاعب الدنيا بعد وفاة الأب و هذا يتفق تماما مع الحديث الشريف للمصطفى " صلى الله عليه وسلم " "الأفضل أن تترك أبنائك أغنياء بدلا من أن تتركهم فقراء يسألون الناس" .
- 2 - كما أن الزيادات في التأمين على الحياة ليست هي ما يصب إليه المؤمن له و لكن الهدف هو محاولة مساعدة عائلة المؤمن له مستقبلا بعد وفاته، و هذا مختلف تماما على الربا ، حيث أن الشخص في الربا يدفع مبلغ بغرض الحصول على الزيادة على المبلغ الأساسي.

أما في النظام الاقتصادي الاشتراكي فشركات التأمين فيه تدخل ضمن نطاق الملكية العامة أي أن كل فرد من أفراد المجتمع يعتبر مساهما معا فيها و له حق في عائدها ومن جانب آخر فالأموال المحصلة من الأقساط تستثمرها الدولة في مجالات جديدة للاستثمار المشروع في الزراعة أو التجارة أو الصناعة أو في مرافق عامة. و ينهي الدكتور إلى القول أن الواقع أن عقد التأمين هو صورة من صور التكافل الاجتماعي الذي تلزم به الدولة في النظام الاشتراكي و بالأخص ما تعلق منه بالعجز عن العمل بسبب الإصابة أو الشيخوخة أو المرض وكذا ما يتعلق منه بالصحة في العلاج .

أنظر د/ محمد البهي " المرجع السابق " ص 39 و ما بعدها.

أنظر د/ محمد حسام محمود لطفي " الأحكام العامة لعقد التأمين " دراسة مقارنة بين القانونين المصري

و الفرنسي " الزنبر الذهبي للطباعة، الطبعة الثالثة، القاهرة، مصر، 2001، ص 32 و ما بعدها.

3 - إن التأمين على الحياة لا يتعارض مع حقوق الميراث لان فكرة التأمين هي

من أجل تأمين مستقبل الأبناء ضد الطوارئ، كما أن التأمين على الحياة في الإسلام هو عمل وثيقة تأمين باسم شخص معين أو أشخاص معينين ، و بعد موت المؤمن له يقوم من أصدرت الوثيقة باسمه باستلام قيمتها و توزيعها على بقية أفراد الورثة كوكيل عنهم فقط، و قد أخذ بهذا المبدأ حكم قضائي صدر في باكستان يتعلق بالوضع الشرعي للمستفيد ففي قضية تأمين على الحياة في الباكستان حكمت المحكمة العليا في كراتشي أن من أبرمت بوليصة التأمين لصالحه " المستفيد " ليس إلا مجرد و كيل عن ورثة يقوم بتحصيل قيمتها و توزيعها على بقية الورثة.

و هو نفس الحكم الذي أصدره المجلس الوطني للشؤون الإسلامية في ماليزيا سنة 1974 و ذلك خلافاً لما هو معمول به في النظم الغربية من أن المستفيد ينفرد بقيمة التأمين و لا يشاركه أحد في قيمتها مما يجعل ذلك متعارض مع نظام الإرث في الإسلام.⁵³

الفرع الثالث: رأي الشيخ مصطفى الزرقاء

يرى الشيخ مصطفى الزرقاء رحمة الله عليه من خلال الأبحاث المتعددة و المطولة التي أجازت عقود التأمين من خلال أن الشرع الإسلامي لم يحصر الناس في معاملاتهم في أنواع المعروفة من العقود بل للناس أن يبتكروا أنواعاً جديدة تدعوهم حاجتهم الزمنية إليها بعد أن تستوفي الشروط العامة ، إذ أن الأصل في العقود الجديدة هي الإباحة في المذهب الحنفي إلا إذا قام دليل على تحريمها⁵⁴، كما أن الشيخ رحمة الله عليه يعلل

⁵³ - د/ مروان بن حسن محمد إسماعيل "المرجع السابق " ص 107 .

⁵⁴ - و هذا ما ذهب إليه الدكتور برهام عطا الله الذي سنعرض رأيه في الفرع القادم إذ يتفقان إذ أن الأصل في العقود الإباحة فالشارع الإسلامي لم يحصر الناس في الأنواع المعروفة من العقود في بيع و إجازة و غيره بل للناس أن يبتكروا أنواعاً جديدة تدعو حاجتهم الزمنية إليها بعد أن تستوفي الشروط العامة للعقود، و يؤيد ما ذهب إليه الزرقاء

جواز عقد التأمين من خلال قياسها على من في أحكام الشريعة و أصول الفقه من عقود جاءت بها يمكن أن تكون سببا و مستندا قياسيا و واضحاً على جواز ذلك العقد و مثل على ذلك عقد الموالاة، إذ هو عقد بين شخصين يلزم فيه كل واحد أن يؤدي الدية عن الآخر و أن يتوارثا⁵⁵، إذ أن هذا العقد كان موجود قبل الإسلام و اقره الإسلام بعد ذلك .

1 - قاعدة صحة ضمان خطر الطريق و التي تلخص فيما إذا قال شخص ما لآخر "أسلك هذا الطريق فإنه آمن و إن أصابك فيه شيء فلأنا ضامن " فسلكه و اخذ معه ماله، بحيث يضمن القائل ما قاله و هو ما نص عليه الحنفية في الكفالة ، من هنا يذهب الشيخ الزرقاء إلى القول" و الذي أراد أن فقهاءنا الذين قرروا هذا الحكم في الكفالة في ذلك الزمن البعيد لو أنهم عاشوا في عصرنا اليوم و شاهدوا الأخطار التي نشأت من الوسائل الحديثة كالسيارات التي فرضت على الإنسان من الخطر بقدر ما منحتة من السرعة و لو أنهم شاهدوا ذلك ، و نبئت أمامهم فكرة التأمين و لمسوا ضرورته التي نلمسها نحن اليوم في سائر المرافق الاقتصادية الحيوية لتحقيق آثار الكوارث الماحقة لما ترددوا لحظة في إقرار التأمين نظاما شرعيا".

من خلال و ضع تلك القاعدة في إطار مبدأ سلطان الإرادة العقدية في الفقه الإسلامي ، وعلى ذلك فهو متفق معه أن عقد التأمين هو عقد جديد لم يأت نص تحريمه فتطبق عليه القاعدة العامة في الإباحة فهو مباح على أن تستقيم تطبيقاته مع قواعد الشريعة الإسلامية و لكن يختلف مع ما ذهب إليه الشيخ الزرقاء من قياس عقد التأمين على بعض العقود الأخرى المعروفة في الشريعة لكي يصل إلى شرعية التأمين و ينتهي إلى أن التأمين على بعض العقود الأخرى المعروفة في الشريعة لكي يصل إلى شرعية التأمين و ينتهي إلى أن التأمين هو نظام جديد تمليه مصالح الناس المرسلة و جميع الفقهاء اخذوا بالمصالح و إن اختلفوا في تسميتها.

انظر د/ مروان بن حسن محمد إسماعيل" المرجع السابق" ص 109.

⁵⁵ - و يتلخص هذا العقد في أن يقول شخص مجهول النسب لعربي " أنت ولي تعقل عني إذا جنيت و ترثني إذا أنا مت " فهذا العقد يمثل صورة حية من صور عقد التأمين حيث يتحمل العربي مسؤولية مجهول النسب في كل ما يصدر عنه من أضرار فوجه المشابهة بين عقد الموالاة و بين عقد التأمين هو تحمل المسؤولية لا غير.

انظر د/ أبي الفضل هاني بن فتحي آل الحديدي المالكي الإسكندري "التأمين أنواعه المعاصرة و ما يجوز أن يلحق بالعقود الشرعية منها" دار العصماء، الطبعة الأولى ، دمشق، سوريا 1997 ص 79.

2 - قاعدة الالتزام و الوعد الملزم عند الملكية كما لو قال شخص لآخر إني

أعدك بلئن أعيرك بقري و محراثي لحراثة أرضك، أو أريد أن أقرضك كذا لتتزوج أو قال الطالب لغيره أريد أن أسافر أو أن أقضي ديني فلأسلفني مبلغ كذا، فوعده بذلك ثم بدا له عن وعده قبل أن يباشر الموعود السبب الذي ذكره من سفر أو زوج أو وفاء دين أو حراثة أرض... إلخ، فإن الموعود ملزم و يقضي عليه بالتنفيذ الجبري إذا امتنع ما التزام به.

3 - نظام العواقل⁵⁶ في الإسلام هو نظام أخذت به السنة النبوية الصحيحة

الثبوت و كذلك أئمة المذاهب ، و خلاصة أنه إذا أجنى أحد جناية قتل غير عمد بحيث يكون موجبها الأصلي الدية لا القصاص ، و بالتالي فإن دية النفس توزع على مجموعة الأفراد من رجال البالغون من أهله و عشيرته و كل من يتناصر هو بهم و يعتبر هو واحدا منهم فيقسط الدية عليهم في ثلاث سنين، و هذا الكلام صريح في أن نظام العواقل في الإسلام أصله عادة حسنة تعاونية كانت قائمة قبل الإسلام، فتتوزع المصيبة المالية الناشئة من القتل أو من الحرق أو السرقة و نحوها بغية تخفيف ضررها عن كاهل من لحقته جبرا لم أصاب من جهة، و إحياء لحقوق الضحايا من الجنايات، و قد أقر الشرع الفكرة لما فيها من مصلحة مزدوجة و جعلها إلزامية في جناية القتل.

⁵⁶ - هو نظام إسلامي ذو أصل جاهلي إذ هو خاص بتوزيع الموجب المالي في كارثة القتل الخطأ و الحكمة فيه تهدف إلى غايتين هما:

1- تخفيف أثر المصيبة عن القتل الخطأ.

2- صيانة دماء ضحايا الخطأ على أن تضع هدرا، لأن الجاني قد يكون فقيرا لا يستطيع دفع الدية و طالما كان دفع الدية قد يثقل كاهله، أوجب الشرع على العاقلة التعاون فيما بينهم مع القاتل خطأ لأنه و احدا من العاقلة يعاونون في دفع الدية فقد ورد عنه صلى الله عليه وسلم قوله لأولياء القاتل " قوموا افدوه".

انظر أ/ بسام محتسب بالله" التأمين بين الشريعة و القانون بالحلال و الحرام" دار القلم بدون طبعة دمشق سوريا

4 - نظام التقاعد و المعاش لموظفي الدولة فهو نظام يقوم على أساس أن يقتطع من المرتب الشهري للموظف نسبة ضئيلة محددة حتى إذا بلغ سن التقاعد القانوني و أحيل على التقاعد أخذ و هو غير موظف راتباً شهرياً يبلغ إضعافاً مضاعفة من المبلغ الضئيل الذي كان يقتطع من راتبه شهرياً و ذلك بحسب مدة عمله في الوظيفة و يستمر المرتب التقاعدي الجديد ما دام حياً مهما طالَّت حياته كما ينتقل إلى أسرته من زوجة و أولاد بشروط معينة بعد وفاته⁵⁷ و يتساءل الشيخ رحمه الله عليها فما الفرق بينه و بين التأمين على الحياة. فالضرر و الجهالة في هذا النظام أعظم منها في التأمين على الحياة، كما أن هذا النظام التقاعدي يقره علماء الشريعة الإسلامية كافة بلا نكير و لا يرون فيه أية شبهة أو شائبة من ناحية الشريعة، بل أنهم يرونه أساساً ضرورياً في نظام ووظائف الدولة و المصلحة العامة لأبد منها شرعاً و عاقلاً و قانوناً لصيانة حياة الموظفين العاملين في مصالح الدولة بعد عجزهم و لصيانة حياة أسرهم إلى مرحلة معينة من بعدهم.

و من خلال هذا العرض نلاحظ أن الشيخ رحمه الله عليه يستمد إجازته لعقد التأمين من خلال حادثة عقد التأمين التي أفرزته مختلف التطورات التي عرفت الإنسانية و المعوقات التي حلت دون إيجاد السبل الكافية لمعالجة تحديات الكوارث الطبيعية و الحوادث المفاجئة التي تقف حاجز عثرة أمام المتضررين و المنكوبين و ذلك من أجل إدماجهم من جديد في المجتمع و تضمن لهم على الأقل الاستمرارية تحت غطاء مظلة التأمين.

⁵⁷ - انظر د/ أبي الفضل هاني بن فتحي آل الحديدي المالكي الإسكندري " المرجع السابق " ص 83.

و كما أن عقد التأمين لم يكن معروفا في صدر الإسلام و كذلك لعدم و جود دليل قاطع لا في كتاب و لا في السنة النبوية و لا وجود شبهات محرمة تحول حوله⁵⁸ ضف إلى ذلك حاجة أفراد المجتمع للامان هي التي أفرزته مما يتطلب الأمر الاعتماد على نظام يهحو أثر المخاطر و الكوارث⁵⁹ .

و من هنا يجب الانتباه إلى نقطة عظيمة الأهمية في هذا البحث و هي أننا وجدنا أن قواعد الشريعة و نصوصها لا تقتضي منع التأمين، وإنما تحكم بصحته من حيث كونه نظاما يؤدي بمقتضى فكرته الأصلية و طريقتة الفنية إلى مصلحة مشروع ة و لا تحكم شرعا بصحة كل شرط يشترطه العاقدان فيه ولو سوغه القانون و حكمنا بالمشروعية على النظام في ذاته ليس معناه إقرار جميع الأساليب التعاملية و الاقتصادية التي تلجأ إليها شركات التأمين.⁶⁰

الفرع الرابع: رأي الدكتور برهام عطا الله.

يذهب الدكتور إلى إجازة عقود التأمين من زاوية أن الأصل في العقود الإباحة و لا يوجد في الشريعة الإسلامية الغراء حصر لمعاملات الناس في عقود محددة ، بل للناس أن يبتكروا أنواعا جديدة لملائمة الضرورة و تدعوهم حاجتهم الزمنية إليها ، كما يؤكد الدكتور أن التأمين ما هو إلا صورة مكبرة للتعاون بين أفراد المجتمع في مواجهة الأخطار التي تواجههم و إضعاف الأثر الكارثة التي تحل بالصدفة على أحد الأفراد و ذلك باشتراك غيره من الأفراد في تحملها⁶¹ ، و إن هذا التأمين لا يتأتى إلا بوجود جمع

⁵⁸ - د/ إبراهيم أبو النجا، "التأمين في القانون الجزائري"، الجزء الأول، "الأحكام العامة، طبقا لقانون التأمين الجديد

الصادر بتاريخ 09 أوت 1980"، ديوان المطبوعات الجامعية، بدون طبعة، الجزائر، 1983، ص 51.

⁵⁹ - أ/ بسام محتسب بالله" المرجع السابق" ص26.

⁶⁰ - د/ مصطفى أحمد الزرقاء" المرجع السابق" ص56.

⁶¹ - د/ جديدي معراج" الوجيز في قانون التأمين الجزائري" ديوان المطبوعات الجامعية ، بدون طبعة ،الجزائر ص35.

كبير من الأفراد يتعرضون لمخاطر أو كوارث من طبيعة واحدة ، و يتفقون على أن يشتركوا جميعا في تعويض من تحمل الكارثة به، و ذلك بدفع مبلغ معين كل مدة معينة شهرا أو سنة مثلا توضع في صندوق خاص، و هذه هي الصورة البدائية للتأمين ، فجميع الأفراد مؤمنين و مستأمنين في نفس الوقت ثم تطور الأمر قليل فأسندوا إدارة تلك الجمعية إلى أحدهم لإدارة صندوق التعويضات .

كما ينفي الدكتور برهام شبهة الغرر و القمار عن عقود التأمين و يقول أنها لا توجد إلا في عمليات التأمين التي تعقد قبل أن تكون هناك إحصاءات يمكن أن ينطبق عليها قانون الأعداد الكبيرة و يمكن القول أن أي نوع من التأمين يبدأ في صورة قمار ثم يتلاشى و ينفصل عن القمار⁶² إذا ما وجدت الإحصاءات الدقيقة ويصبح تأميننا بالمعنى العلمي⁶³ ، كما أن شركات التأمين ترفض غالبا أن تؤمن على المخاطر الجديدة التي لم تظهر فيها إحصاءات بعد.⁶⁴

⁶² - د/ عبد القادر العطير "التأمين البري في التشريع الأردني ، القواعد العامة و الأحكام الخاصة بعقود التأمين من المسؤولية ضد حوادث السيارات، التأمين على الحياة التأمين من الحريق" دراسة مقارنة ، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع ، بدون طبعة، عمان ،الأردن 1995 ، ص 40.

⁶³ - د/ ناشد محمد عبد السلام، "إدارة أخطار المشروعات الصناعية والتجارية، الأصول العلمية"، مكتبة دار الثقافة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة مصر، 1988-1989، ص 168

⁶⁴ - الملاحظ أن المؤمن له يحصل على الأمان الفعلي نتيجة لتعهد المؤمن و التزامه الفعلي بتحمل الخسارة عنه لو وقع الخطر المؤمن منه، كما أن شركات التأمين تأخذ قسطا محددا لوقت محدد و تدفع مبلغا محددا لو وقع ما تعهدت بتدراك خسارته و فق شروط خاصة متخذة من حساب الاحتمالات و قانون الكثرة و قواعد علم الإحصاء طريقا لضبط الأخطار و معرفة درجة احتمال حدوثها .

و بذلك ينأسس نظام شركات التأمين على قواعد علمية رزينة تنأى بنفسها عن الحظ و الصدفة، و تبتعد عن المخاطرة و القمار.

و ليس أدل على دقة تلك الحسابات من تحول التأمين إلى علم يدرس في الجامعات و مراكز البحوث في شتى بقاع العالم.

الفرع الخامس: تأييد رجال القانون لمشروعية التأمين.

يرى الدكتور عبد الرزاق السنهوري أن التأمين ما هو إلا مجال للتعاون المحمود على البر و التقوى، يبر به المتعاونون بعضهم بعضا و يتقون به شر المخاطر و الكوارث التي تهددهم فكيف يكون غير مشروع ، كما أن الدكتور السنهوري وقف عند المسائل التي على أساسها حرمت عقود التأمين و يفند تلك الآراء و الادعاءات كما يلي:

1 - لا يمكن التفرقة بين التأمين الاجتماعي و التأمين الفردي فكلاهما يقوم على أساس واحد و لا يختلفان إلا في أن الدولة هي التي تقوم بدور المؤمن في التأمين الاجتماعي ، و لذا فإن من أجاز التأمين الاجتماعي و جب عليه أن يقوم بجواز التأمين الفردي.

2 - لا يجوز قياس و مقارنة عقد التأمين بالعقود أو النظم المعروفة في الفقه الإسلامي لأنه لا يشبه عقد المضاربة أو الكفالة أو الوديعة باجر أو عقد الموالاة، أو ضمان خطر الطريق أو الوعد الملزم أو نظام العواقل أو غير ذلك من العقود كما أن عقد التأمين هو عقد جديد له مقوماته و خصائصه و هو ليس من بين العقود أو النظم التي عرفها الفقه الإسلامي.

و ليس أدل عليه كذلك من تغلغل عقود في كثير من أوجه النشاطات الاقتصادية في كل مكان حتى أصبح حاجة اقتصادية لشركات الكبرى لا يمكن لاستفاء عنها و ضرورة اقتصادية فيما بين الدول.

كما أن بعض الاقتصاديين أكدوا أن ما جنته و تجنيه شركات التأمين التجاري من أرباح طائلة جعلت ميزانيات بعضها تنافس ميزانياتها بعض الدول.

فإن هذا كله من الغرر ، ثم أين هذا كله ممن ذهب من الفقهاء إلى أن " عقد التأمين هو الذي يزيل حالة الغرر من الوضع الاقتصادي للأشخاص " ثم و بعد أن ضرب مثلا عمليا حسابيا على دعواه تلك قال فالغرر هو عدم التأمين و ليس في التأمين بالنسبة لثروة الإنسان " .

انظر د/ عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم " المرجع السابق " ص 344.

3 أما أن في عقد التأمين مقامرة فإن ذلك بعيد كل البعد عنها من الناحية الفنية

و الاقتصادية فهو ليس بمقامرة لا بالنسبة إلى المؤمن إذ هو يأخذ الأقساط من المؤمن لهم ثم يعيد توزيعها عليهم، و لا يعرض نفسه لاحتمال الخسارة و المكسب بأكثر مما يعرض نفسه أي شخص آخر في تجارة مشروعة، و لا بالنسبة إلى المؤمن له إذ هو لا يقامر معتمدا على الحظ و المصادفة بل على العكس من ذلك تماما يقصد أن يتوقى شر الحظ و المصادفة و يتعاون مع غيره من المؤمن لهم على توزيع أضرار ما يجلبه الحظ و المصادفة لهم جميعا و لا يجوز أن نسمي التعاون مقامرة.

أما عن الربا فهذه مسألة لا تقتصر على عقد التأمين بل تتناول ضروبا كثيرة من التعامل ، أما بالنسبة للغرر فإن أكثر المذاهب تطورا فيها هو مذهب مالك و قد بين ابن رشد في عبارة جلية الأصل عند مالك في ذلك فقال " و الأصل عنده أن من الغرر ما يجوز لمواضيع الضرورة" .

4 أما عن عقود التأمين لا يدخل في العقود المعروفة في الفقه الإسلامي و ليس

له نظير فيما يتساءل الدكتور السنهوري و يقول، هل العقود في الفقه الإسلامي مذكورة على سبيل الحصر؟ يبدو لأول وهلة أنها كذلك، ففي كتب الفقه الإسلامي لا نجد نظرية عامة للعقد بل نجد على النقيض من ذلك عقود مسماة و إن أي اتفاق لا يدخل تحت عقد من هذه العقود لا يكون مشروعا، و لكن هذه النظرة إلى الفقه الإسلامي نظرة سطحية. فإن الباحث يلمح من خلال الأحكام التي يقررها الفقهاء في صدد العقود المسماة أنهم يسلمون بإمكان أن يمتزج عقدان أو أكثر من هذه العقود في عقد واحد يجمع خصائص العقود التي امتزجت فيه.

و ينهي الدكتور السنهوري إلى أن عقد التأمين لا يجوز القول بعدم مشروعيته من ناحية أنه عقد جديد غير معروف في الفقه الإسلامي، و إنما يتوهم أن يتسرب إليه عدم مشروعية من ناحية الربا أو الغرر و قد نفينا عنه ذلك.⁶⁵

المطلب الرابع: مضمون القرارات المؤتمرات الإسلامية

لقد دار خلاف حاد في أجواء المؤتمرات الإسلامية حول مدى شرعية التأمين سواء كان ذلك في مجمع الفقه الإسلامي (الفرع الأول) أو في دار الإفتاء المصرية (المطلب الثاني) أو في المجلس الأوروبي للإفتاء والبحوث (الفرع الثالث).

الفرع الأول: موقف مجمع الفقه الإسلامي.

إن مجمع الفقه الإسلامي في دورته الأولى المنعقدة في 10 شعبان 1398 هـ — بمكة المكرمة بمقر رابطة العالم الإسلامي نظرا في موضوع التأمين بأنواعه المختلفة بعد ما اطلع على كثير مما كتبه العلماء في ذلك ، و بعد ما اطلع أيضا على ما قرره مجلس هيئة كبار العلماء في المملكة العربية السعودية في دورته العاشرة المنعقدة بمدينة الرياض بتاريخ: 1397/4/4 هـ — من التحريم للتأمين بأنواعه.

و بعد الدراسة الوافية و تداول الرأي في ذلك ، قرر المجلس بالأكثرية تحريم التأمين بجميع أنواعه سواء كان على النفس أو البضائع التجارية ، أو غير ذلك من الأموال.

كما قرر المجمع بالإجماع بالموافقة على قرار هيئة كبار العلماء في جواز التأمين التعاوني بدلا من التأمين التجاري المحرم، و عهد بصياغة القرار إلى لجنة خاصة، من أصحاب الفضيلة الشيخ عبد العزيز بن باز و الشيخ محمد محمود الصواف و الشيخ محمد بن عبد الله السبيل و التي أقرت ما يلي:

⁶⁵ - د/ عبد الرزاق السنهوري "المرجع السابق" ص 1087 و 1089 .

إن المجمع الفقه الإسلامي في دورته المنعقدة في 10 شعبان 1398 هـ — بمكة المكرمة بمقر رابطة العالم الإسلامي ، نظر في موضوع التأمين بأنواعه المختلفة بعد ما اطلع على كثير مما كتبه العلماء في ذلك، و بعد ما أطلع أيضا عن ما قرره مجلس هيئة كبار العلماء في المملكة العربية السعودية في دورته العاشرة بمدينة الرياض، بتاريخ 1397/4/4 هـ — بقرار رقم (55) من تحريم للتأمين التجاري بأنواعه.

و بعد الدراسة الوافية و تداول الرأي في ذلك ، قرر مجلس المجمع الفقهي بالإجماع عدا فضيلة الشيخ مصطفى الزرقاء ، تحريم التأمين التجاري بجميع أنواعه سواء على النفس أو البضائع التجارية أو غير ذلك.⁶⁶ كما قرر مجلس المجمع بالإجماع بالموافقة على قرار مجلس هيئة كبار العلماء في المملكة العربية السعودية رقم 51 بتاريخ 1397/4/4 هـ —

من جواز التأمين التعاوني بدلا من التأمين التجاري المحرم و المنوه عنه آنفا.⁶⁷

الفرع الثاني: موقف دار الإفتاء المصرية من مشروعية التأمين

في 18/05/1998 أصدرت دار الإفتاء المصرية فتوى تجيز التأمين التجاري و ذلك بعد دراسة الوثائق المتعلقة بالتأمين التجاري بجميع أنواعها الصادرة عن شركات التأمين المصرية إذ بعد دراستها تبين لدار الإفتاء أن أكثر البنود التي و ردت في تلك

⁶⁶ — أما عن أهم الأدلة التي اعتمد عليه :

- عقد التأمين التجاري من عقود المعاوضات المالية الاحتمالية المشتملة على الغرر الفاحش.
 - عقد التأمين التجاري ضرب من ضروب المقامرة لما فيه من المخاطرة في المعاوضات المالية و من الغرم بلا جناية أو تسبب فيها و من الغنم بلا مقابل أو مقابل غير مكافئ.
 - عقد التأمين التجاري فيه أخذ مال الغير بلا مقابل وأخذ بلا مقابل في عقود المعاوضات التجارية محرم.
 - في عقد التأمين التجاري الإلزامي بما لا يلزم شرعا ، و غيرها.... الخ
- انظر أ/ بسام محتسب بالله " المرجع السابق " ص 440 وما بعدها
- ⁶⁷ — أنظر أ/ بسام محتسب بالله " المرجع السابق " ص 443.

الوثائق ما هي إلا قواعد تنظيمية مقررة من قبل شركات التأمين إذا قبل به المؤمن له أصبح ملزماً بما فيها كما تبين كذلك أن أكثر هذه البنود في مجموعها لا تخالف الشريعة الإسلامية ، غير أن هنا بعض البنود يجب إلغاؤها أو تعديلها لتنتم إلى أحكام الشريعة و تتفق مع ما قرره قيادات التأمين في محضر اجتماعهم برئاسة م فتى جمهورية مصر بدار الإفتاء المصرية في 1998/03/20⁶⁸ و عللت الدار ذلك القول أن التأمين بكل أنواعه أصبح ضرورة اجتماعية و اقتصادية تملئ الظروف الحياة إذ لا يمكن الاستغناء عنه لوجود الكم الهائل من الموظفين و الشركات الاقتصادية العامة و الخاصة.

بحيث أصبحت هذه الأخيرة تحافظ على رأس المال حتى يؤدي وظيفته في المحافظة على الاقتصاد الوطني، و تحافظ على العمال بغرض تأمين حيا نهم حالا

⁶⁸ – بالنسبة للبنود التي حددتها دار الإفتاء و التي تحتاج إلى تعديل هم على الآتي:

- 1 – في التأمين على الحياة تعديل الفقرة التي تنص على الآتي " رد قيمة الأقساط بالكامل إذا كان المؤمن عليه على قيد الحياة عند انتهاء مدة التأمين " لتكون على النحو التالي " رد قيمة الأقساط بالكامل إذا كان المؤمن عليه على قيد الحياة عند انتهاء مدة التأمين مع استثماراتها بعد خصم نسبة معينة نظير الأعمال الإدارية التي تقوم بها الشركة".

تعديل المادة المهلة المحددة و كانت أقساط السنوات الثلاث الأولى لم تسدد بالكامل، يعتبر العقد لاغياً و غير حاجة إلى إنذار و تبقى الأقساط المدفوعة حق مكتسب لشركة " و حتى لا تستولي الشركة على أموال الناس بالباطل لتصبح على النحو التالي: في المائة مقابل الأعمال التي % " و ترد قيمة الأقساط المدفوعة إلى العميل بعد خصم نسبة لا تزيد عن 10 قامت بها الشركة".

2 – تعديل المادة الثالثة عشر (الفقرة الأولى) التي تنص على أنه " يسقط الحق في المطالبة بأي حق من الحقوق الناشئة عن عقد التأمين إذا لم يطالب أصحابه، أو لم يقدموا للشركة المستندات الدالة على الوفاء " فقد جاء في الفتوى أن هذه الفقرة يجب أن تلغى حيث أن الحق متى ثبت للعميل لا يسقط بأي حال من الأحوال حتى و لم يطالب به صاحبه و بعد مرور عشر سنوات يسلم إلى بيت مال المسلمين.

3 – تعديل الفقرة الثانية من نفس المادة التي تنص على ".... كما يسقط بالتقادم حق المستفيدين في رفع الدعاوى ضد الشركة للمطالبة بالحقوق الناشئة عن هذا العقد بمضي ثلاث سنوات من وقت حدوث الوفاء" فيجب تعديل هذه المادة لتصبح على النحو التالي: ".... يسقط الحق بعد مضي ثلاث و ثلاثين سنة" و هي مدة التقادم في رفع الدعاوى في الحقوق المدنية عند الفقهاء في الشريعة الإسلامية.

و مستقبلا، و ليس المقصود من التأمين هو الربح أو الكسب الغير مشروع و إنما التكافل و التضامن من أجل دفع ما يصيب الأفراد من أضرار الحوادث و الكوارث إذ أن ليس التأمين ضريبة تحصل بالقوة إنما هو تكاتف و تعاون على البر و الإيثار المأمور بهما في الإسلام ، كما أخذت كل دول العالم بنظام التأمين بغية الرقي بأممهم و التقدم بشعوبهم. و خلصت دار الإفتاء أنه لا مانع شرعا من الأخذ بنظام التأمين بكل أنواعه و تأمل توسيع دائرته كلما كان ذلك ممكنا ليعم الأفراد الذين لم يشملهم التأمين، و يكون الاشتراك شهريا أو سنويا بمبلغ معقول ، و يكون إجباريا ليقوم الجميع على الادخار و العطاء على أن تعود إليهم الأموال التي اشتركوا بها و معها⁶⁹ استثماراتها النافعة لهم و لأوطانهم.

الفرع الثالث: فتوى المجلس الأوروبي للإفتاء و البحوث

أصدر المجلس الأوروبي للإفتاء و البحوث في دورته السادسة العادية التي عقدت مؤخرا برئاسة الدكتور يوسف القرضاوي و بحضور غالبية الأعضاء في المركز الثقافي الإسلامي بإيرلندا فتوى تجيز التأمين التجاري و ترجئ التأمين على الحيلة لحين استكمال درسته ، على النحو التالي:

أولا: منع الأخذ بعين الاعتبار ما ورد في قرارات بعض المجامع الفقهية من حرمة التأمين التجاري الذي يقوم على أساس الأقساط الثابتة من دون أن يكون للمؤمن له الحق في أرباح الشركة أو التحمل لخسائرها.

و مشروعية التأمين التعاوني الذي يقوم على أساس التعاون المنظم بين المستأمنين و اختصاصهم بالفائض إن وجد مع اقتصار دور الشركة على إدارة التأمين و استثمار موجوداتها، كما أن هناك أوضاع و بيئات تقتضي إيجاد حلول لمعالجة الأوضاع الخاصة

⁶⁹ د/ مروان بن حسن محمد إسماعيل "المرجع السابق" ص 125

و تلبية متطلباتها، لاسيما حالة المسلمين في أوروبا حيث يسود التأمين التجاري و تشتد الحاجة إلى الاستفادة منه لتوخي الأخطار التي يكثر تعرضهم لها في حياتهم المعاشية بكل صورها و عدم توافر البديل الإسلامي " التأمين التكاملي" و تعسر إيجادها في الوقت الحاضر فإن المجلس يفتي بجواز التأمين التجاري في الحالات التالية و ما يماثلها:

1 - حالات الالتزام القانوني الإجباري مثل التأمين ضد الغير على السيارات و الآليات و المعدات و العمال و الموظفين " الضمان الاجتماعي أو التقاعد" و بعض حالات التأمين الصحي أو الدراسي و نحوها.

2 - حالات الحاجة إلى التأمين لدفع الحرج و المشقة الشديدة حيث يفتقر معها الغرر القائم في نظام التأمين التجاري و من أمثلة ذلك:

أ - التأمين على المؤسسات الإسلامية كالمساجد، المراكز و المدارس و نحوها.

ب - التأمين على السيارات و الآليات و المعدات و المنازل و المؤسسات المهنية و التجارية كذلك التأمين ضد الحريق و السرقة.

ج - التأمين الصحي تفاديا للتكاليف الباهظة التي قد يتعرض لها المستأمن و أفراد عائلته.

ثانيا: إرجاء موضوع التأمين على الحياة بجميع صورته للدورة قادمة لاستكمال دراسته.

ثالثا: يوصي المجلس أصحاب المال و الفكر بالسعي الحثيث لإقامة المؤسسات المالية الإسلامية كالبنوك الإسلامية و شركات التأمين التكافلي الإسلامي ما استطاعوا إلى ذلك سبيلا.⁷⁰

⁷⁰ - د/ مروان بن حسن محمد إسماعيل " المرجع السابق" ص128.

المطلب الخامس: حكم التأمين الإلزامي من المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات وفقا للخلاف الشرعي.

كما أسلفنا الحديث على الخلاف بين الفقهاء الشريعة الإسلامية حول مدى مشروعية التأمين بصفة عامة فمنهم المنكرون و منهم المجيزون ، سوف نتعرض إلى أهم الحجج الفقهاء القائلون بمشروعية التأمين الإلزامي من المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات و الذي يدخل في رف التأمين عن المسؤولية⁷¹، إذ يعتبر التأمين الإلزامي على السيارات تأمينا على المسؤولية و على التعويض⁷²، لذا سوف نركز على أهم ما قيل في هذا النوع من التأمين دون تكرار ما قلناه سابقا حول مدى مشروعية التأمين بصفة عامة.

الفرع الأول: إلزامية التأمين عن حوادث السيارات لا تنطوي على مقامرة

يذهب المنكرون للتأمين الإلزامي من المسؤولية الناشئة عن السيارات بصفة خاصة و التأمين بصفة عامة إلى إقرار أن هذا النوع من التأمين ينطوي على المقامرة و رهان المحرمة شرعا، إلا أن هذه الحجة لا يمكن أن تسلم به، و ذلك لوجود عدة فروق كثيرة بين نظام التأمين الإلزامي على السيارات و المقامرة و التي تتجلى في ما يلي:

أولاً: إن التأمين الإلزامي عن المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات ما هو إلا علاقة جماعية لعدد كبير من المؤمن لهم إذ يتعاونون فيما بينهم بغرض توزيع نتائج الخطر الذي يلحق بأحدهم من خلال شركة التأمين التي تقوم بدور الوسيط من الحشد الكبير للمؤمن لهم، أي أنها لا تقامر و لا تدفع من ذمتها الخاصة للحظ و المصادفة

⁷¹ - أنظر في هذا المعنى أستاذنا د/ بن خروف عبد الرزاق "التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري " الجزء الأول " التأمينات البرية" مطبعة رذكول، الطبعة الثالثة، الجزائر، 2002، ص 216.

-Raoul Colinvaux " The Law of Insurance " 3rd Edition, Sweet and Maxwell Limited 1970, P 305.

⁷² -Yvonne Lambert-Faivre " Droit des assurances " 9^{eme} Edition, Dalloz, Paris, France, 1995 P 548.

و إنما تدفع من مجموع أفساط المؤمن لهم ، أي أنهم يعوضون بعضهم بعضا في الكوارث المختلفة التي تلحق بأحدهم و ليس كما هو الأمر في المقامرة إذ ينتقل المال من شخص إلى آخر.⁷³

ثانيا: كما أن وقوع الحادث في التأمين الإلزامي على السيارات من المسؤولية يكون إما ناتج عن فعل الطبيعة أو فعل الغير أو بخطأ غير متعمد للمؤمن له، أما في حالة العكسية أي إذا كان الحادث متعمد فإن المؤمن له يحرم من مبلغ التأمين⁷⁴ في حين أن الحادث الاحتمالي يكون من عمل المتقارمين أنفسهم في القمار.

⁷³ - يظهر الخلاف بين التأمين من جهة و المقامرة و الرهان من جهة أخرى في عدة نقاط أهمها:

أ - يؤدي عقد التأمين إلى تخفيض من حدة الخطر المعرض له المؤمن له ، أما بالنسبة للمراهن من خلال دفع قيمة الرهان يؤدي إلى خلق خطرا جديد لم يكن موجودا من قبل، و على ذلك يكون التأمين وسيلة لتخفيض الخطر بينما يؤدي القمار و الرهان إلى خلق خطر جديد.

ب - اختلاف الأسس التي يقوم عليها التأمين على الأسس التي تعتمد عليها المقامرة أو المراهنة فالتأمين يقوم على التعاون بين مجموعة الأفراد المعرضون لخطر معين بغية تخفيف عبء الخسارة التي تلحق بأي منهم نتيجة لتحقق الخطر، و هذا في حد ذاته تعاون على البر تشجعه و تعضده كافة الأديان و التقاليد، فأين ذلك من المقامرة أو المراهنة التي يسعى إليها كل فرد بنفسه لا ينوي على شئ سواء الحصول على كسب حرام حتى و إن أدى ذلك إلى إفلاس الآخرين.

ج - إن الغاية في التأمين تختلف من الغاية في المقامرة و الرهان فالمؤمن له في نظام التأمين إنما يسعى إلى حماية نفسه من احتمال تعرضه لخسارة معينة محافظا بذلك على ثروته، أما المقامرة أو المراهنة فإنما يهدف من عمله إلى الحصول على كسب حرام لم يأت نتيجة عمله أو مجهوده و إنما يأتي نتيجة خسارة الآخرين انظر د/ رمضان أبو السعود" المرجع السابق" ص 42.

⁷⁴ - أنظر المادة 3 من المرسوم التطبيقي رقم: 34/80 المؤرخ في: 16 فيفري سنة 1980 يتضمن تحديد شروط تطبيق المادة: 7 من الأمر رقم: 15/74 المؤرخ في: 30 جانفي 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار (الجريدة الرسمية العدد: 08 لسنة: 1980 المؤرخة في: 19/02/1980)

انظر د/ عبد الرزق السنهوري " المرجع السابق" ص 1223.

انظر د/ جديدي معراج "المرجع السابق" ، ص 115.

ثالثاً: المؤمن له في التأمين الإلزامي على السيارات لا يرغب دائماً في تحقق الحادث المؤمن له إذ أن المصلحة تقتضي عدم تحقق الخطر لاسيما أن الأمر لا يتوقف عند بعض الحوادث في المسؤولية المدنية التي يغطيها التأمين بل يتعدى ذلك إلى المسؤولية الجنائية لاسيما إذا أدى ذلك الحادث إلى القتل أو الجرح و الكسر ، كذلك الأمر بالنسبة للحالات التي تؤدي إلى الحرمان الكلي أو الجزئي للتعويض و ذلك بحسب الخطأ المقترف، لكن الأمر غير ذلك في القمار إذ أن المقامر يأمل دائماً في تحقق الحادث و هو خسارة المتقامر الآخر في تحقيق كسب يثري ذمته المالية.

رابعاً: إن المؤمن له في التأمين الإلزامي على السيارات لا يحصل على كل الأقساط التي دفعها إلى شركة التأمين إذا ما تحقق الخطر المؤمن منه بل سيحصل على تعويض جزافي⁷⁵ و يغطي جميع الأضرار التي لحقت بالمؤمن له، على العكس من ذلك فإن المقامر الذي يفوز على المقامرين يجني جميع النقود التي جمعوها من بعضهم و لهذا يحقق كسبا حقيقيا.

الفرع الثاني: التأمين الإلزامي على السيارات ليس من عقود الغرر و الجهالة.

يرى المنكرون للتأمين من الإلزامي على أنه عقد ينطوي في طبيعته على غرر و جهالة مؤداه النزاع و الخداع و الغبن و هو عقد فاسد شرعا.

إلا أن هذا الأمر غير وارد بحيث يؤكد المؤيدين للتأمين الإلزامي من المسؤولية على أن الغرر و الجهالة في العقود تفسدها إذا ما أدى إلى وقوع نزاع لا يمكن للقضاء حسمه و البث فيه من خلال الشروط الواردة في العقد، مع أن الفقه الإسلامي يجيز بعض

⁷⁵ - بحيث أن المبالغ المستحقة للضحية أو ذويه لا تصل إلى حد جبر الضرر كما هو معمول به في القواعد العامة أي ما لحقه من ضرر، و ما فاتته من كسب، بل يشمل فقط تعويض بعض الأضرار كالأضرار الجسمانية مثلا المعمول به في إطار تعويض ضحايا المرور الذي سوف نتطرق إليه بشأن التفصيل لاحقا.

العقود التي فيها غرر و جهالة إذا ما كان يسيران⁷⁶ أي لا يؤديا إلى نزاع و عدم تحديد لمحل العقد ، فالبائع الجراف أقره الفقه بالرغم مما فيه غرر بحيث أن هذا الغرر يسير و هذا ينطبق على عقد التأمين من المسؤولية فلاحتمال نوع من الغرر اليسير الذي لا يثير نزاعا، و الجهالة في المحل و الضمان يمكن معرفتها.

بحيث أن شركة التأمين يمكنها تحديد نسبة وقوع الحوادث من مجموع المؤمن لهم وفقا لقوانين الإحصاء.⁷⁷

الفرع الثالث: الالتزام في التأمين الإلزامي على السيارات أساسه المصلحة المشتركة.

يذهب المنكرين للتأمين الإلزامي بأن عقد التأمين باطل لأن تحمل الضمان لا يكون إلا بكفالة أو التعدي أو الإلتلاف ، و في حين أن مصدر التزام شركة التأمين في التأمين الإلزامي هو العقد ، أي أن المؤمن له هو في الأصل من يلتزم بالتعويض، ثم يلقي بهذا الالتزام على شركة التأمين في حين أنها ليست كفيلا أو متعديا أو متلفا.

لكن على خلاف ذلك يرى المجيزون للتأمين من المسؤولية أن الشريعة الإسلامية أقرت عدة عقود أو نظما تسمح للشخص أو لجماعة بتحمل أخطاء الغير في التعويض⁷⁸

⁷⁶ - أجاز المالكية و الحنابلة مطلقا كل ما فيه غرر يسير أو التي تدعو إليه الضرورة كما أجاز الحنفية بيع ما يشتمل على الغرر يسير كالأشياء التي تختفي في قشرها كالجوز و اللوز و الفستق و البازلاء الأخضر و الأرز و السمسم في قشرها الأعلى، و الحنطة في سنبها و البطيخ و الرمان على أن يكون للمشتري خيار الرؤية .

أما الشافعية فأجازوا بيع هذه الأشياء في قشرها الأسفل أما بيعها بقشرها الأعلى فاختلفوا فيه على رأيين مشهورين في المذهب، رجح النووي و البغوي و الشيرازي عدم الصحة ، و قال إمام الحرمين و الغزالي، الأصح صحته لأن الشافعي رضي الله عنه أمر أن يشري له البازلاء الرطب و لتعارف ذلك في جميع البلدان من غير إنكار و نحن نرجح جواز بيع هذه الأشياء مطلقا كما رأى المالكية و الحنابلة لتعارف الناس هذه البيوع فإذا أوجد فيها عيب أمكن فسخ العقد بمقتضى خيار العيب.

رأي الدكتور و هبة الزحيلي " المرجع السابق" ص 441.

⁷⁷ - أ/ بصري محمد صالح ، علاء رضا مهدي ، شكر محمد أحمد" المرجع السابق" ص58.

د/ بيومي صقر " إدارة الخطر و التأمين" جامعة المنوفية ، بدون طبعة ، مصر، 2003، ص، 513 و ما بعدها.

⁷⁸ - مثل نظام العوائل انظر الصفحة رقم 41 من الأطروحة.

عما ارتكبت من ناحية المسؤولية المدنية سواء باتفاق فيما بينهما أو وفقا لنظام متعارف عليه مثل عقد الموالاة و نظام العاقلة و بالتالي لا يكون هناك تعارض بين ما أقرته الشريعة من عقود و نظاما مع التأمين عن المسؤولية.

الفرع الرابع : التأمين الإلزامي على السيارات من العقود المستحدثة

يرى المنكرون للتأمين أن عقد التأمين من المسؤولية ليس من العقود المسماة المعروفة في الفقه الإسلامي كما أنه ينطوي على منفعة مقابل أو من دون تبرع و بهذا فهو عقد فاسد.

لكن الملاحظ أن عقود التأمين الإلزامي على السيارات من المسؤولية أقرتها الحاجة الأفراد للأمان و الاطمئنان و في سبيل ذلك لجأ الأفراد إلى ابتكار عقود لم تكن موجودة في صدر الإسلام طالما أن الشريعة الإسلامية تقر للأفراد بالتزاماتهم و تعهداتهم مادمت لا تخالف أصول الشريعة، فالأصل في الشريعة الإباحة و الاستثناء هو التحريم. كما أن الفقه الإسلامي أقر عقد يسمى بيع الوفاء⁷⁹ بالرغم من أنه لا يندرج تحت واحد من العقود المسماة التي أقرتها الشريعة الإسلامية ، كما قد جاء في الحديث عن النبي صلى الله عليه و سلم أنه قال " المسلمون عند شروطهم".

أي إذا اشترط أحد على الآخر شئ فهو ملزم بالوفاء به طالما أن هذا الشرط يفيء و الشرط لا يخالف الأصول الشرعية بخض النظر فيما إذا كانت تندرج تحت العقود المسماة المعروفة سابقا في الشريعة الإسلامية.

⁷⁹ - فهو أن يبيع المحتاج إلى نقود عقارا على أنه متى وفى الثمن استرد العقار تردد بين كونه بيعا أو رهنا ثم استقر على هذا الاسم الخاص به.

انظر د/ وهبة الزحيلي " المرجع السابق " ص 243.

المطلب السادس: تأييد الفقهاء و رجال القانون لمشروعية التأمين الإلزامي على السيارات

ألزم المشرع أصحاب السيارات على ضرورة إبرام عقد التأمين الذي يغطي المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي يمكن أن تتسبب فيها سياراتهم للغير، و ذلك قبل إطلاقها للسير و بهذا يعتبر هذا النوع من نظم الدولة الواجب الالتزام به ، و لا مناص منه بهدف حماية و رعاية المضرورين بوضع حماية قانونية لهم من خلال و ضع تنظيم قانوني إلزامي ينجر إلى إلزام المؤمن له بتعاقد على الأمان من أجل الحيلة و الحذر من غوائل المستقبل، و من أجل ذلك أجاز الفقهاء قياساً على نظام التأمينات الاجتماعية و المعاشات إذ يمكن من خلاله معاملة التأمين الإجباري كنوع من أنواع الرسوم الجمركية أو الحكومية الواجب دفعها⁸⁰ حتى يتم الحصول على الإذن بقيادة المركبة. كذلك استند إلى قياس التأمين الإجباري من المسؤولية الناشئة عن الحوادث المرور بنظام العوائل المعروف في الشريعة الإسلامية باعتبار أن التأمين فيه تعاون على دفع التعويض الناشئ عن المسؤولية.

و يتساءل الفقهاء فما المانع من فتح الطريق لتنظيم التعاون لترميم اللوآرث المالية و جعله ملزم بطريقة التعاقد، بحيث أن هذا النظام يقوم في أصله على الرابطة القبلية (العشيرة) فما المانع و خاصة في المدن حيث لم تعد الرابطة القبلية ذات فعالية بين الناس، فإن الروابط الأخرى (الحرفة، المهنة، الوظيفة، النقابة، الرابطة... الخ) فالإسلام يتقبل مثل هذا البديل.

⁸⁰ - د/ حسين حسيني شحاتة" نظم التأمين المعاصر في ميزات الشريعة الإسلامية " دار النشر للجامعات، الطبعة الأولى مصر 2005 ،ص32 .

و هو نفس الحكم الذي اقره المجلس الأوروبي للإفتاء و البحوث بالإجماع.

انظر الصفحة 50 من الأطروحة .

كذلك قرار الندوة التشريعية الإسلامية التي عقدت بالجامعة الليبية في ربيع الأول 1392، مايو 1972 تناولت

عقود التأمين و حكمها في الفقه الإسلامي فأقرت جميع عقود التأمين ما عدا التأمين على الحياة.

انظر د/ عبد القادر العطير" المرجع السابق" ص41.

حيث تدعو المصلحة و تتحدد اللغة و هو التعاون على دفع التعويض الناشئ عن المسؤولية⁸¹ من طرف المؤمن الذي يساهم في تجزئة المخاطر الواقعة على المؤمن له و توزيعها على مجموع المؤمن لهم.⁸²

و في هذا الشأن نستعرض رأي الشيخ عبد الله بن زيد آل محمود رئيس المحاكم الشرعية بقطر الذي يميز بين أنواع التأمين فيرى أن التأمين المتعلق و ضمان حوادث السيارات و ما شابهه نوع من التعاون المباح للأدلة الثابتة و التي تتمثل في:

1 - إن التأمين على ضمان حوادث السيارات نوع من أنواع الضمان و ليس فيه من المحذور سوى الجهالة بالأضرار التي قد تكون كبيرة و قد لا تقع، و هذه الجهالة مفتقرة هنا كما في سائر الضمانات و قد ذكر الفقهاء صحة الضمان عن المجهول و عما لا يجب إذ قال في "المغني" الذي هو من أهم مراجع مذهب الإمام احمد بن حنبل و فيه مقارنة مع المذاهب الأخرى، كتبه ابن قدامة شارحا مختصرا أبي القاسم الخرقى بأنه (يصح ضمان الجنايات ، سواء كانت نقودا لتقيم المتلفات أو نفوسا كالديات لان جهل ذلك لا يمنع و جوبه بالإتلاف فلم يمنع جوازه بالالتزام) و قال أيضا (و لا يشترط معرفة الضامن للمضمون عنه، ولا علمه بالمضمون به لصحة ضمان ما لم يجب...).

2 - كما أن الجهالة في عقد التأمين هذا لا تقضي إلى نزاع أبدا لان الشركة تلتزم بدفع الضمان بالغما ما بلغ و لا تمس بدفع ما يلزمها من الغرامة بجانب ما تحققه من الأرباح الهائلة و متى قابل العاقل بني الضمان كما ذكره الفقهاء و بين التأمين على السيارات وجده منطبقا عليه بجميع صفاته و إن اختلفت مسمياته.

⁸¹ - أ/ بسام محتسب الله" المرجع السابق" ص562.

⁸² - د/ خالد مصطفى فهمي " عقد التأمين الإجباري، المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات، دراسة مقارنة" دار الجامعة الجديدة للنشر، بدون طبعة، الإسكندرية، مصر 2005، ص23.

3 - في التأمين على ضمان حوادث السيارات يتحصل اجتماع المنفع بتيق،منفعة الشركة في حصول الأرباح لها و منفعة الناس بها فهي شركة تعاونية محلية اجتماعية تشبه شركة الكهرباء.و الاسمنت و غيرها و الشخص غني بإخوانه، قوي بأعوانه و يدا الله مع الشريكين ما لم يخن أحدهما صاحبه.

4 - إن التأمين على السيارات دعت إلهي الحاجة و الضرورة في كثير من البلدان العربية بحيث لا يمنح السائق رخصة السياقة إلا في سيارة مؤمنة و إلا اعتبروه مخالفا لنظام سير البلاد ، و هذه ما يزول شبهة الشك في إباحتها و تتمخض للجواز بلا أشكال.

5 - كما أن في التأمين على السيارات مصلحة لأن أكثر السائقين من الفقراء الذين ليس لهم مال و لا عاقلة ، و متى تسببوا بالحوادث للناس ضاعت حقوق الكثيرين من المتضررين أو ورثتهم ، و بالتأمين تضمن هذه الحقوق لأصحابها.

6 - كما أن التأمين على السيارات منتفي من كل أنواع الغرر و الجهالة إذ هو مبني على التعاون الاجتماعي الصادر عن طريق الرضا و الاختيار بدون غرر و لا خداع.

7 - كما أن المؤمن له يدفع المال في مقابل الضمان و هنا يقول سماحة الشيخ (و ليس عندنا ما يمنع بذل المال في التزام الضمان ، كما قالوا بجواز اقتراض لي ألفا و لك منه مائة و أنه جائز ، و منه ضمان الكسب بلجره).⁸³

أما عن الحكم الفقهي لنظام التأمين الشامل على السيارات يعتبر هذا النوع اختياريًا و يقوم به المالك لتغطية كافة أنواع الحوادث على السيارات فإن بعض الفقهاء أكدوا حرمة إلا في حالة الضرورة مثل و سائل النقل التي تتعرض لدرجة عالية من المخاطر، ففي هذه الحالة أجازها الفقهاء تطبيقا للقاعدة الشرعية " الضرورات تبيح المحظورات".⁸⁴

⁸³ - أ/ فيصل مولوي" نظام التأمين و موقف الشريعة منه" مؤسسة الريان للطباعة و النشر و التوزيع، بدون طبعة ، بيروت، لبنان، بدون سنة نشر، ص 79 و ما بعدها.

⁸⁴ - د/ حسين حسني شحاتة" المرجع السابق" ص "36.

خلاصة عامة:

وفقا لما تقدم دراسته و حيث أن عقد التأمين مستحدث و دخیل و مستوردا أو غير وارد على المجتمعات الإسلامية، و لأنه لذلك تتعدد صورته و أشكاله محليا و دوليا، و تبعا لتغلغل في كافة مناشط الحياة فرديا أو جماعيا مما يبعث على الاعتقاد بأن نظام التأمين له دور لا يستهان به في التنمية عموما و تنمية النشاط الاقتصادي خصوصا بحيث أن صحة هذا المفهوم ترتبط و جودة و نسبة و حجما بنسبة و حجم و فعالية إقبال الأفراد على التعامل به و الاستفادة منه و هذا يعتمد إلى حد كبير بمدى اقتناعهم بشرعية نظام التأمين و أدواته و توافقه مع الأحكام الثابتة و المقررة في الشرع الإسلامي، و من خلال الدارسة تبين لنا أنه لا يوجد نص صريح و قطعي يحرم التأمين بشكل عام، و إن المشكلة بين الفقهاء قد انحصرت و اقتضرت في البداية بخصوص عقد التأمين التجاري فقط الذي بدأ يتلاشى مع تقدم الوقت بعد أن تبين أن التأمين أداة ذات فعالية عالية و هامة في ضمان عمليات التمويل و حركة رؤوس الأموال و الاستثمارات و عمليات التجارة الدولية ، التي هي من مقتضيات التنمية الاقتصادية العالمي، و هذا ما يبرر الحاجة إلى التوجه نحوه بنظرة جديدة و مفتوحة و متطورة تطورا قواعد القانونية و أسسه الشرعية كما يفي بالحاجيات الاقتصادية مما أدى بأغلبية الفقهاء لإجازته و تغليب الحدود العليا لايجابيات على السلبيات من خلال بيان ما يمكن تنقيته و تشذيبه و تهذيبه من عوارض و محظورات ليوافق مقاصد الشريعة الإسلامية و هذا ممكن إذا بذلت الجهود و تضافرت العزائم في هذا السبيل من قبل الفقهاء المستندين بروح المقاصد الشرعية للنصوص بلا جمود و تعنت و تزمّت و لكن بمرونة و سماحة و فكر تطويري يواكب احتياجات العصر فالتوجه للتحريم لما هو حلال يساوي التحليل للحرام و في كلاهما تشويه لجمال الشريعة الإسلامية و حکمتها في قواعدها و أصولها و أحكامها فهي شريعة غراء لكل الناس و لكل زمان و لكل مكان و لكل الأمور و المسائل.

وواقع الدراسة يقتضي أن ينظر إلى نظام التأمين و عقوده التجارية بتفرد لكل عقد لوحده، و ذلك من حيث المضمون و ذلك في أوسع مذاهب الفقه الإسلامي تيسيرا و تقبلا للشروط العقيدة و تصحيحا للعقود مما يعني أن نظام التأمين في ذاته يبقى مقبولا و سليما في فقه الشريعة الإسلامية كغيره من أنظمة العقود المشروعة و التي وإن كان أصلها صحيح كالبيع فإنه قد يشوبها ما يفسدها بح سب مضمونها و ما فيها من شروط و مشارطات.

أما بالنسبة للتأمين الإلزامي على السيارات فقد أجازته كل الفقهاء إذا أخذوا مأخذ التأمينات الاجتماعية و أنظمة التقاعد و تأمين المعاشات و الضمان الاجتماعي و الضمانات الأخرى إذ يعتبر من قبل الرسوم الجمركية أو الحكومة التي تفرضها الدولة على البضائع و السلع المستوردة.

إذ أن المصلحة للعليا للدولة تقتضي منه السعي الحثيث إلى إقرار نظام التأمين الإلزامي لجلب الأمان و الاطمئنان للأفراد بعد أن آمن المشرع بضرورة وجوده على نحو معين تحقيقا للمصالح العامة.

المبحث الثاني:تطبيق قواعد المسؤولية المدنية على ضحايا حوادث السيارات

قبل التطرق إلى المراحل التمهيدية لنشأة التأمين الإلزامي على السيارات ومدى

نجاعته في حماية المتضررين من حوادث المرور لابد من إلقاء الضوء على أهم

المصادر التي كانت تطبق على ضحايا حوادث المرور كتطبيق في المراحل الأولى

للقواعد العامة في المسؤولية المدنية و مدى نجاعتها في حماية الضحايا

(المطلب الأول) مع التعرّيج عن المحاولات المبذولة لحماية المتضررين من حوادث

المرور (المطلب الثاني) لذا سوف نتعرض إلى :

المطلب الأول: قصور قواعد المسؤولية في حماية المتضررين من حوادث السيارات

لقد نشأت السيارة في بداية الأمر بخطى ثابتة طبعتها سلسلة من الإختلالات التي تتجلى في عدم خطورتها وبدايتها شائها في ذلك شأن غيرها من المخترعات مما أدى إلى البطء في سرعتها وقلة انتشارها مما افرز قلة حوادث ومحدودية خطورتها مما أسفر باكتفاء المحاكم الفرنسية بتطبيق القواعد العامة في المسؤولية المدنية⁸⁵ نظرا لقلة المسائل التي تثار بشأنها إذ وفقا لمضمون المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي⁸⁶ و التي تقضي بالزام المضرور بإثبات وقوع الخطأ من جانب المسؤول وهذا المسلك كان يتفق تماما ونية المشرع الفرنسي الذي أورد الأحكام المتعلقة بالمسؤولية المدنية في خمس مواد من المادة 1382 إلى المادة 1386 إذ تنص المادة 1382 على القاعدة العامة في المسؤولية إذ تتضمن كل فعل يرتكبه المرء ويحدث ضررا بالغير يلزم من وقع بخطئه بتعويض هذا الضرر، أما المادة 1383 فتعرضت للمسؤولية عن الضرر الناتج عن الإهمال أو عدم التبصر كذلك الأمر بالنسبة للمادة 1/1384⁸⁷ التي تقرر أن المرء لا يسأل فقط عن الضرر الذي يقع بفعله الشخصي وإنما أيضا عن الضرر الذي يقع بفعل الأشخاص الذين يسأل عنهم أو بفعل الأشياء التي تحت حراسته ثم فصلت هذه الحالات إذ تنص على مسؤولية الأب والأم والمربي عن الأضرار التي تحدث من الأولاد القصر المقيمين معهم في المادة 2/1384 وكذلك نص على مسؤولية المخدم المتبوع عن أفعال خدمهم وتابعيهم التي تقع أثناء تأديتهم لوظائفهم 3/1384.

⁸⁵ - د/ إبراهيم الدسوقي "الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات دراسة تحليلية لنظرية السبب الأجنبي في الفقه و القضاء المصري والفرنسي" رسالة دكتوراة في الحقوق نوقشت بكلية الحقوق بجامعة عين الشمس، مصر، سنة 1975، ص 18 .

⁸⁶ - وهي نفس المادة تماما في القانون رقم 05 - 10 المؤرخ في 20 يوليو 2005 المعدل و المتمم للقانون المدني الجزائري التي تنص "كل فعل أي كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضرر للغير يلزم من كان سبب في ح دونه بالتعويض".

⁸⁷ - انظر في هذا الشأن د/ فاضلي إدريس "المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري" ي" ديوان المطبوعات الجامعية، بدون طبعة، بن عكنون، الجزائر 2006، ص 35 .

وبالتالي فباستقراء النصوص السابقة الذكر نرى أن المشرع الفرنسي قد قرر القاعدة العامة في المسؤولية بمقتضى المادتين 1382 - 1383 بأركانها الثلاثة التقليدية وهي ضرر يصيب المدعي، وخطأ يصدر عن المدعي عليه، ورابطة سببية بين الخطأ المقترف والضرر المصاب، ويقع عبء إثبات هذه الأركان الثلاثة على المضرور وفقا للقواعد العامة في الإثبات،⁸⁸ أي خطأ واجب الإثبات من طرف المدعي لقيام مسؤولية المدعى عليه.⁸⁹

إذ أن المبدأ الذي اعتمده القانون الفرنسي عند وضعه لنظرية المسؤولية المدنية يقضي بأن الخطأ الشخصي هو قوام المسؤولية⁹⁰، أما باستقراء المادتين 2/1385 والمادة 3/1386 نرى أن المشرع الفرنسي قد خرج على هذه القاعدة العامة في الحالات المحددة التي نص عليها بمقتضى المواد السالفة الذكر، مسؤولية الآباء والأمهات والمربين عن أفعال أولادهم وتلاميذهم، ومسؤولية المتبوعين عن أعمال تابعيهم ومسؤولية مالك الحيوان عن أفعال حيوانه، ومسؤولية مالك البناء عن تهدم بنائه، إذ رأى المشرع أن في إلزام المضرور بإثبات أركان المسؤولية على النحو السابق بيانه عبئا ثقيلا قد يتعذر قيام المسؤولية فأعفاه من واجب إثبات أهم هذه الأركان الثلاثة وهو الخطأ وأصبحت قائمة

⁸⁸ François Terré, Philippe Simler et Yves Lequette " Droit Civile, Les Obligations" Dalloz, 7eme édition, Paris France, 1999, P 645 et 646.

⁸⁹ - انظر في هذا الشأن د/علي علي سليمان "النظرية العامة للالتزام ، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري" 138 وما يليها.

ديوان المطبوعات الجامعية الطبعة الخامسة، بن عكنون، الجزائر، 2003 ، ص 138 وما يليها. وكذلك أ/ أنور العمروسي "المسؤولية التقصيرية في القانون المدني، الأركان، الجمع بينهما، والتعويض دراسة تأصيلية مقارنة" دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، 2004، ص 20 .

انظر كذلك أ/شريف الطباخ "التعويض عن المسؤولية التقصيرية العقدية في ضوء القضاء والفقه" دار الفكر الجامعي، بدون طبعة، الإسكندرية، مصر، 2006، ص 573 .

⁹⁰ - د/علي فيلالي "الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض" موفم للنشر، الطبعة الثانية، الجزائر 2007، ص 39 .

على خطأ مفترض إذ تتم بمجرد وقوع الضرر للمدعي تقع مسؤولية المدعى عليه وعلى هذا الأخير التخلص من المسؤولية⁹¹.

وبالتالي فهذه الحالات تعد استثناء من القاعدة العامة فلا يجوز التوسع في تفسيرها أو القياس عليها وبالتالي لا يكون للمضروور في حوادث السيارات إلا أن يطلب بالتعويض وفقا للمسؤولية التقليدية دون وجود نصوص أخرى أو نظام مستقل يكفل للمضروور التعويض خارج نطاق إثبات الخطأ لاسيما وأن أحكام المسؤولية التقصيرية التي جاء بها قانون 1804 الفرنسي تعكس بصدق البيئة الزراعية آنذاك للمجتمع الفرنسي الذي لم يكن قد عرف علاقات إجتماعية صناعية جديدة.

إلا أن الأمر أصبح بالغاً في التعقيد بعد النهضة الصناعية التي عرفت أوربا في أواخر القرن التاسع عشر إذ ظهرت علاقات إجتماعية مصحوبة بأفكار سياسية ونظريات علمية جديدة لاسيما باستعمال الآلة الميكانيكية في المجالات الاقتصادية اليومية للأفراد كل ذلك أدى إلى ارتفاع ضحايا حوادث هذه الآلة، فهم من جهة يمثلون الفئة الكبيرة من المجتمع و من جهة أخرى كان يعز على المضروورين أن يثبتوا الخطأ من طرف أصحاب السيارات نظر لتعقيد تركيب الآلة التي ألحقت بهم الضرر⁹² وهو الناتج المباشر للتقدم.

المطلب الثاني: المحاولات المبذولة لإيجاد بدائل لحماية المتضررين من حوادث

السيارات

إن التحولات الاقتصادية والاجتماعية الناجمة عن تطور التكنولوجيا التي عرفها العالم بميلاد الثورة الصناعية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر فأنها أدت إلى تمركز السكان والأنشطة الاقتصادية والتجارية في الأقطاب الحضرية ولأنها قد فرضت

⁹¹ - د/سعيد مقدم "التأمين والمسؤولية المدنية" كليك للنشر، الطبعة الأولى، الجزائر، 2008، ص 27 .

⁹² - د/فاضلي إدريس " المرجع السابق" ص 29.

إنشاء شبكات كبيرة من الطرق وإيجاد أدوات جديدة للنقل التي أدت بدورها إلى تطور المبادلات والاتصالات وتكثف حركة الأشخاص والممتلكات إذ أصبحت السيارة ظاهرة عادية في الحياة اليومية، و بالنتيجة شهدت ظاهرة حوادث المرور ارتفاعا كبيرا في معدلاتها مما أثر سلبا في تعويض هذه الشريحة من المجتمع وفقا للقواعد المسؤولية التقليدية والتي تلزم المضرور بإثبات خطأ المسؤول عن الحادث وذلك لتعذر هذا الإثبات ولا أكون مبلغا إذا قلت مستحيل في بعض الأحيان، إذ كيف يستطيع المضرور الذي صدمته سيارة تسير بسرعة جنوبية فطرحته على الأرض أن يثبت خطأ قائد السيارة التي ربما تكون قد صدمته دون أن يراها، وهكذا يبدو مدى ثقل هذا العبء في حالة انعدام المراقبة المرورية أو بعدها عن المسرح الحادث أو انعدام وجود الشهود وحتى هذا الفرض الأخير فإنه يجب على الشهود وصف الواقعة لعدة اعتبارات منها أن الحادث يقع في وقت قصير جدا قد تصل إلى جزء من الثانية فيصعب على الشاهد معرفة المخطئ كما أن الشاهد قد لا يرى بوضوح لحظة وقوع الحادث كيف وقع هذا كله إلى جانب تفاوت الشهود في تقديرهم لما حدث، نهيك عن المتاعب التي تتجر عن الشاهد لعلمه أن هذه الشهادة قد تكلفه وقتا ضيفا إلى ذلك الخوف وسمعته من الوقوف أمام المحاكم⁹³.

كل هذه الأسباب حالت دون عدالة قواعد المسؤولية التقليدية في تعويض وإدماج المتضررين من حوادث السيارات⁹⁴ مما أدى باللجوء إلى البحث عن حلول ومحاولات من أجل حماية الضحايا حوادث السيارات (الفرع الأول) إلى أن اهتدى القضاء إلى الفقرة الأولى من المادة 1384 (الفرع الثاني).

⁹³ - أ/ عبد العزيز سليم "قضايا التعويضات" بدون دار نشر، الطبعة الثالثة، دمشق، سوريا، 1996، ص 123.

⁹⁴ - د/ إبراهيم الدسوقي "الإعفاء من المسؤولية عن حوادث السيارات" المرجع السابق، ص 29.

الفرع الأول: المحاولات الأولى قبل الاهتداء إلى الفقرة الأولى من المادة 1384 ق م ف

نظرا لقصور القواعد العامة للمسؤولية لحماية المتضررين من حوادث السيارات

اتجه كل من القانون والقضاء في فرنسا لمحاولة إيجاد بدائل لقواعد أخرى لحماية

المتضررين من حوادث السيارات بعد أن ثبتت القواعد العامة عجزها عن كفالة هذه

الحماية من ما أدى باللجوء إلى التوسع في تحديد مفهوم الخطأ (أولا) ثم تطبيق القواعد

الخاصة بالمتضررين من حوادث العمل (ثانيا) و طرق باب المسؤولية العقدية (ثالثا)

لغاية التوسع في مفهوم المادة 1386 الخاصة بالمسؤولية عن تهدم البناء (رابعا).

أولا: التوسع في تحديد مفهوم الخطأ

نظرا للصعوبات التي تثيرها مسألة إثبات الخطأ هذا العديد من المؤلفين حذو الفقيه

الأستاذ "بلانيول" الذي نادى بضرورة تبني تحديد أوسع للخطأ⁹⁵ و اعتبر أن مجرد وقوع

الحادث كتصادم سيارتين أو سقوط أحد الركاب من باب السيارة دليلا عن خطأ حارسها

غير أن ذلك لم يرتق إلى مستوى إعفاء المضرور من عبء الإثبات لان الأمر كان

متروكا لتقدير القضاء وكان من الطبيعي أن يختلفوا في تقديرهم لتلك القرينة بالإضافة

لعدم تقبل كافة القضاة بضرورة التوسع في فكرة الخطأ مما يجعلنا نخلص إلى القول بأن

هذه الوسيلة ليس كافية للتخفيف من عبء الإثبات على المضرور كما توسع القضاء في

فرض بعض الواجبات القانونية على من يستعمل الآلات والأشياء الخطرة ومنها السيارات

و اعتبر أن الأضرار التي تنتج عنها تعود إلى تقصير حارسها في عدم أخذ الاحتياطات

اللازمة التي يحول دون حدوث تلك الأضرار وإذا لم يفعل كان مسؤولا حتى عند إهماله

الشخصي⁹⁶ وبالتالي فليس على المضرور إلا إثبات الاعتداء والضرر الذي أصابه ولا

حاجة لإثبات الخطأ⁹⁷ فسميت هذه النظرية بنظرية تحمل التبعة.

⁹⁵ - د/سعيد مقدم "المرجع السابق" ص 207.

⁹⁶ - د/فاضلي إدريس "المرجع السابق"، ص 31.

⁹⁷ - د/إبراهيم الدسوقي "الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات" "المرجع السابق" ص 25 .

غير أن هذه الوسيلة و إن كانت أقوى من سابقتها غير أنها لم تغير من المبدأ السائد في بقاء عبء الإثبات على عاتق المضرور و أن يثبت بأن حارس الشيء لم يتخذ الاحتياطات الكافية و بقاء المضرور ملزما بتقديم دليله⁹⁸.

ثانيا: تطبيق القواعد الخاصة بالمتضررين من حوادث العمل

يجب التذكير في هذا المقام أن اهتمام المجتمعات بحق الإنسان في سلامته الجسدية بدأت ترسم ملامحه منذ إصدار التشريعات الأولى الخاصة بحوادث العمل في 9 افريل 1898⁹⁹، مما أدى ذلك إلى المقترح الذي تقدمت به جمعية الدراسات التشريعية الفرنسية إذا تقرر بضرورة التطبيق على المتضررين من حوادث السيارات نفس القواعد المطبقة على المتضررين من حوادث العمل.¹⁰⁰ وكان هذا الاقتراح يهدف إلى إلقاء تبعية

8 - /أ/ أحمد طالب نظام تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر "المجلة القضائية العدد الأول 98 المحكمة العليا، بن عكنون الجزائر، ص 227 .

99 - انظر د/ علي فيلاي، "المرجع السابق"، ص 359

100 - يجب التذكير في هذا المقام أن إصدار قانون خاص بالتعويض ضحايا حوادث العمل في فرنسا يقوم على فكرة جعل مسؤولية الحوادث تقوم على أساس تحمل التبعة هو ناتج محض لمجودات التي بذلها الفقيهان "سالي و جوسران" في تفسير المادة 1/1384 كان ذلك في الأحكام الصادرة على التوالي من مجلس الدولة الفرنسي بتاريخ 1895/06/21 وحكم الصادر من الدائرة المدنية بمحكمة النقض بتاريخ 1896/06/11 في قضية انفجار رجل ، ذهبت فيه المحكمة بأن المسؤولية مفترضة افتراضا لا يقبل إثبات العكس ولا يعفي الحارس من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي ، وفي هذا الشأن استولى "سالي وجوسران" زعيما نظرية تحمل التبعة ونشر رأيهما في سنة 1897 غير أن القضاء الفرنسي تراجع عن راية و أصدر حكما من دائرة العرائض لمحكمة النقض بتاريخ 1897/03/30 قضى بأن الحارس يستطيع أن ينفى عن نفسه المسؤوليات بإثبات أنه لم يخطئ، إلا أن مجهودات "سالي وجوسران" ومن انظم إليهما أدت إلى حمل المشرع الفرنسي إلى إصدار تشريعات خاصة منها قانون إصابات العمل الصادر بتاريخ 9 أفريل 1898 ، أما مجال المادة 1/1384 فأصبحت تنص على أحكام المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تحدثها الأشياء الجامدة التي تحت الحراسة وتشترط لتطبيقها وجود عيب في تركيب الشيء أو النقص في الصيانة وسوف نتناول هذه المادة بشيء من التفصيل عند الخوض في غمار التفسيرات الجديدة للمادة المذكورة أعلاه .

- انظر د/ علي علي سليمان "المرجع السابق" ص 152.

- انظر د/ فاضلي إدريس "المرجع السابق" ص 37.

الحادث على عاتق مالك السيارة ولا يعفيه من هذه التبعية إلا بإثبات وقوع خطأ جسيم من المضرور إلا أن هذا الاقتراح لقي معارضة شديدة من جانب أصحاب السيارات وقد بدا أن أي محاولة من هذا القبيل ستلقى نفس المعارضة .

ثالثاً: الالتجاء إلى التوسع في الأخذ بالمسؤولية العقدية وما تتضمنه من سلامة جسدية للإنسان

أمام قصور قواعد المسؤولية التقصيرية لحماية المتضررين من حوادث السيارات، حاول كل من الفقه والقضاء بالاستناد بقواعد المسؤولية العقدية¹⁰¹ التي في دائرتها توجد علاقة عقدية بين المضرور و المسؤول عن الأضرار، مما أدى بابتكار القضاء للإلتزام بالسلامة في بعض العقود من بينها عقد النقل¹⁰²، وذلك من أجل التخفيف من معاناة المتضررين، لاسيما إذا ما تعلق الأمر بضحايا حوادث المرور، بحيث يلتزم أمين النقل بتأمين سلامة المسافرين طيلة مدة سفره، إذ أن في هذا الفرض يستفيد المضرور من تطبيق قواعد المسؤولية العقدية من أي ضرر يحدث أثناء سفره¹⁰³ ويعفى من إثبات

¹⁰¹ - أول من عرض هذه الفكرة هو الكاتب الفرنسي سوزي الرامية إلى ضرورة تمديد قواعد المسؤولية العقدية لتحسين مكانة ضحايا حوادث العمل .

انظر د/سعيد المقدم "المرجع السابق" ص 203.

¹⁰² - إن الغرض من فرض الإلتزام بالسلامة في إطار المسؤولية العقدية لاسيما في عقد نقل الأشخاص هو توفير حماية جسدية أخرى للفرد غير أن مضمون هذا الإلتزام يختلف عن حق الإنسان في سلامته الجسدية إذ أن الإلتزام بالسلامة هو مجرد تغيير في طبيعة التزام الذي يتحمله الناقل الذي أصبح التزمه بتحقيق غاية أو نتيجة، بعدما كان التزام ببذل عناية أي أن القضاء وضع مجرد قرينة تحسن من وضع الضحية ولكن يجوز للناقل إثبات العكس أما الحق في السلامة الجسدية فيتعلق بالجانب الموضوعي وليس الإجرائي بحيث يكون للمضرور حق في التعويض في كل الحالات .

انظر د/ فيلالي علي "المرجع السابق" ص 359 .

¹⁰³ - أول قانون تضمن التزام الناقل بسلامة الراكب كان في التشريع بروسيا أثناء إصدار قانون السكك الحديدية حيث جاء في مضمونه التزام الناقل بموجب نظام جديد للمسؤولية بتعويض حالة الوفاة والإصابات الجسمانية الناجمة عن

وقوع خطأ آخر من جانب الناقل، بحيث أن عقد النقل يحمل في طياته شرط ضمني يتمثل في سلامة المنقول¹⁰⁴، وبالتالي تقوم مسؤولية الناقل متى ألحق بالمسافر أي أذى أثناء سفره، ويكون بذلك الناقل مقصرا بالقيام بالتزامه، وبالمقابل يستفيد المضرور من قواعد المسؤولية العقدية فيخفف عليه عبء الإثبات¹⁰⁵.

ولكن رغم جدية الالتزام بالسلامة في إطار عقد النقل من احتوائه معاناة المتضررين، إلا أنه تعرض إلى عدة انتقادات بالنسبة للحلول التي كفلتها المسؤولية العقدية، والتي تتمثل أساسا في كون الالتزام بالسلامة في عقد النقل ما هو إلا حيلة مفترضة لا أساس لها من الواقع، بل و يمكن أن تختفي متى اشترط المتعاقد أن استبعاد هذا الشرط ضمني.

ومن جهة أخرى فالحماية ليست عامة، فإذا استفاد منها الأشخاص الذي دخلوا في رابطة تعاقدية، فإن المسؤولية العقدية لا توفر أي حماية متى كان المضرور أجنبيا عن العقد، لاسيما إذا كان الضحايا من المارة أو في حالات التصادم بين المركبتين وما تخلفه

تسيير عربات السكك الحديدية دون الحاجة إلى قيام الراكب بإثبات خطئه ، ومن ثم فلا يستطيع الناقل طبقا لأحكام القانون دفع المسؤولية التي تنقله إلا بإثبات السبب الأجنبي من قوة قاهرة أو فعل الغير أو خطأ الراكب. انظر د/إبراهيم الدسوقي "مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي القانون الدولي" دار النهضة العربية ، بدون طبعة جمهورية مصر العربية، 1980، ص 4.

¹⁰⁴ - بحيث أن العقد يشمل إلى جانب المسائل الواردة فيه صراحة من حقوق وواجبات المسائل التي لم يرد فيه إلا أنها من مستلزماته وفقا لما هو منصوص عليه في المادة 107 من القانون المدني الجزائري والتي تقابلها المادة 1335 من المجموعة المدنية الفرنسية التي تنص على ما يلي ".....ولا يقتصر العقد على التزام المتعاقد بما ورد فيه فحسب بل يتناول أيضا ما هو من مستلزماته وفقا للقانون والعرف والعدالة بحسب طبيعة الالتزام".

لمزيد من التفصيل انظر د/فيلاي علي "الالتزامات النظرية العامة للعقد" موفم للنشر والتوزيع، الطبعة الثانية، الجزائر 2005 ، ص 291 وما يليها .

¹⁰⁵ - د/فاضلي إدريس "المرجع السابق" ص 33.

د/محمد إبراهيم الدسوقي "تعويض الوفاة والإصابة الناجمة عن حوادث السيارات" دار الكتب، بدون طبعة أسيوط مصر، 2006 ، ص 16 .

من ضحايا، كذلك لا تطبق قواعد المسؤولية العقدية إذا كان العقد منعدا أصلا بين الطرف المسؤول والطرف المضرور، كأن يقدم أحدهما خدمة للثاني من باب الإحسان أو المجاملة مثل ما هو الأمر في النقل المجاني¹⁰⁶، كل هذا أدى إلى إبطال مفهوم المسؤولية العقدية في تغطية عجز المسؤولية التقصيرية بالنسبة للتعويض ضحايا حوادث السيارات، مما نتج عن هذه الوضعية من رفض كل المحاكم البلجيكية¹⁰⁷ والفرنسية الأخذ بأحكام المسؤولية العقدية في حوادث نقل الركاب وكان ذلك بالنسبة للمحاكم الفرنسية في سنة 1911 .

وأمام هذه الوضعية لم يلقى المتضررين من حوادث المرور إلى تعويض في ظل عدم عدالة الأنظمة التقليدية.

رابعا: التوسع في مفهوم نص المادة 1386 من القانون المدني الفرنسي

بعد قصور مسألة توسيع فكرة الخطأ و مزايا المسؤولية العقدية استمر القضاء الفرنسي ينتقل من وسيلة لأخرى لعله يجد ما يسهل من عبئ الإثبات على المضرور فلجأ إلى تعميم نص المادة 1386 ق.م.ف الخاصة بالمسؤولية عن تدهم البناء لأنها تتضمن قرينة الخطأ في جانب مالك البناء واعتبر القضاء أن الآلات الميكانيكية تقاس على البناء لأن نص المادة السابقة جاءت عامة و لم تحصر البناء و تقيده.

غير أن ذلك لا يمكن أن ينطبق على السيارة باعتبارها شيئا متحركاً¹⁰⁸ أما البناء فهو متصل بالأرض اتصال قرار¹⁰⁹ .

⁴ - د/ فيلاي علي "الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض" المرجع السابق ص 25 و 250 على التوالي .¹⁰⁶

¹⁰⁷ - إذ أن أحكام القانون المدني الفرنسي هو الذي كان مطبقا أيضا في بلجيكا.

¹⁰⁸ - أ / علي بوقرة " المسؤولية المدنية لحارس السيارة " رسالة دكتوراه في الحقوق ، جامعة دمشق، سوريا

1997-1998 ، ص 17 .

وأمام قصور هذه الأخيرة في كفالة حق المضرور استمر القضاء جاهدا للأخذ بيد المضرور بأية وسيلة كانت لكن دائما داخل الإطار العام لفكرة الخطأ وأمام عدم جدوى الوسائل السابقة تفتن القضاء إلى الفقرة الأولى من المادة 1384 .

الفرع الثاني: الاهتداء إلى الفقرة الأولى من المادة 1384 ق م ف

أمام قصور قواعد المسؤولية في حماية المتضررين من حوادث السيارات ادى بالفقه و القضاء الأخذ على عاتقه طرق أبواب أخرى من أجل معالجة مشكل تعويض الضحايا لاسيما التوسع في تفسير المادة 1384 ق م ف (أولا) مع تحديد مجالاتها (ثانيا) و مدى نجاعتها في حماية المتضررين (ثالثا)، إلى غاية تثبيت حكم المادة 1384 ق م ف بالحكم الشهير الصادر عن الدوائر المجتمعة لمحكمة النقض في 13 فيفري 1930 و تعميم تطبيقها على ضحايا حوادث السيارات (رابعا).

أولا: التفسير الجديد لنص المادة 1/1384

تنص المادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي على أنه "لا يسأل المرء فقط عن الضرر الذي يقع بفعله الشخص وإنما أيضا عن الضرر الذي يقع بفعل الأشخاص الذي يسأل عنهم أو بفعل الأشياء التي تحت حراسته"، وكان من المستقر في الفقه الفرنسي أن هذا النص ليس له مدلول خاص وما هو إلا مقدمة لما جاء بعده من أحكام في الفقرتين الثانية و الثالثة من المادة 1384 و المتعلقة بمسؤولية الآباء والأمهات والمربين عن أعمال أبنائهم وتلاميذهم، وكذلك مسؤولية المتبوعين عن أفعال تابعيهم وهذا ما أشارت إليه عبارة "وإنما أيضا عن الضرر الذي يقع بفعل الأشخاص الذين يسأل عنهم" وكذلك الأمر ما نصت عليه المادتين 1385 و 1386 المتعلقة بالمسؤولية عن الأفعال الحيوان وتهدم البناء وهذا ما أشارت إليه عبارة "....أو بفعل الأشياء التي تحت حراسة.....".

وما يؤكد هذه النظرة أنه بالرجوع للمشروع التمهيدي للقانون المدني الفرنسي يلاحظ أن المادة 1385 كانت مجرد فقرة رقم 6 من المادة 1384 وأصبحت في المشروع النهائي مادة مستقلة ليس لأنها تتضمن حكماً يختلف عن المبدأ الوارد في المادة 1384 وإنما بسبب طوال المادة فقط، إذ أن المسؤول في المادة 1384 لا يختلف عن الشخص المسؤول الوارد في المادة 1384¹¹⁰، ولكن نظراً للحاجات الاجتماعية ومن أجل إدماج شريحة المتضررين من حوادث السيارات، وفي ظل فشل القواعد العامة في جبر الضرر الناشئ عنها بدأ القضاء الفرنسي بتفسير هذه الفقرة تفسيراً آخر¹¹¹، فيما يتعلق بعبارة "أو بفعل الأشياء التي تحت حراسته" إذ فسر القضاء الفرنسي هذه العبارة تفسيراً أدى به إلى القول بأنها تتضمن قاعدة عامة في المسؤولية عن الأشياء الغير الحية ولم يكن دوره مقصوراً على مجرد تفسير نص تشريعي، ولم يؤثر صدور قانون الخاص بحوادث العمل في 9 أبريل 1898 في مدى أهمية المادة 1/1384 إذ ظلت لها أهميتها خارج نطاق هذا القانون ولهذا أقر الأستاذ سالي بضرورة تكييف المادة 1/1384 ق.م.ف مع التصور الذي تحتويه، وأن القضاء لا ينبغي أن تقتصر وظيفته في المجال الاقتصادي على التطبيق فقط وفي أضيق نطاق وإنما على إعطائه كل الحيوية المتطورة لضمان مبدأ التنشيط والمبادرة.

- انظر د/علي فيلالي "الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض" المرجع السابق، ص 21. ¹¹⁰

أبوزيد عبد الباقي مصطفى "التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السير" دراسة مقارنة بين النظامين المصري والفرنسي" رسالة دكتوراه في الحقوق نوقشت بجامعة القاهرة، سنة 1985، ص 6.

¹¹¹ - يرى بعض الباحثين أن فكرة ضمان سلامة الأشخاص وراء تطور القضاء الفرنسي في تفسير المادة 1/1384 و التوسع الكبير في نطاق قرنية المسؤولية الواردة بها مما كان له أثر كبير على سياسته في فرض الالتزام بالسلامة على أحد العاقلين جاعلاً محله تحقيق نتيجة لذلك من أجل حماية المتضررين بتجنبهم عبء إثبات خطأ المدعى عليه. لمزيد من التفصيل انظر أ/ محمد التلتي "النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص" رسالة دكتوراه في الحقوق نوقشت بجامعة عين شمس، مصر سنة 1988، ص 65.

ثانيا: مجالات تطبيق نص المادة 1/1384

نظرا لأن أحكام هذا النص هي نتاج محض للتفسير القضائي، فقد بدأ نطاق تطبيقها ضيق، إذ كانت تطبق على منقولات دون العقارات¹¹² حتى بالنسبة للمنقولات كان يشترط لتطبيقها أن يكون الضرر الموجب للتعويض نشأ عن عيب في الشيء المنقول إضافة إلى ذلك أن الحكم يقتصر فقط على الأشياء الخطيرة دون الأشياء الغير الخطرة¹¹³ ثم ما لبث أن هجر القضاء هذه التفرقة رأى بأن التفرقة بين العقار و المنقول هي تفرقة تحكيمية لا مبرر لها ،وبالتالي فقد قضى بتطبيق النص على الضرر الناشئ عن العقار أين كان ولم يستثني من ذلك إلا حالة الضرر الناشئ عن تهدم العقار الذي تحكمه المادة 1386، كما أن القضاء كان يميز ما إذا كان الشيء ميسرا بواسطة إنسان وقت وقوع الضرر أو أنه كان بعيدا عن يد حارسه ويطبق النص في الصورة الثانية وحدها¹¹⁴، بعبارة أخرى إذا كان الشيء سليما من كل عيب ذاتي فإن فعل الشيء يكون منعما وينسب الضرر لفعل الإنسان، وعلى الضحية التي تدعي فعل الشيء أن تثبت أن بالشيء عيبا من جهة و أن هذا الأخير هو المتسبب في الضرر من جهة ثانية.

أما بالنسبة لحوادث السيارات فلا يعد بفعل الشيء ما لم يكن بالسيارة المتسببة في الحادث عيب ذاتي وكان هذا العيب هو السبب في أحداث الضرر بعبارة أخرى إن ضحايا حوادث السيارات لا يستحقون تعويض وفقا للمادة 1/1384 طالما أن السيارة المتسببة في الحادث بها عيب ذاتي وكان هذا الأخير هو المتسبب في إحداث الضرر بمعنى استبعاد

¹¹² - بصدور الحكم عن دائرة العرائض بتاريخ: 1928/03/06 1928 دالوز تعليق الفقيه لجواسران هو أول حكم عمم تطبيق المادة 1/1384 على العقار والمنقول معا .

انظر د /فاضلي إدريس "المرجع السابق" ص 44.

¹¹³ - انظر د/علي فيلاي "الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض"، المرجع السابق، ص 189.

¹¹⁴ - أ/أبو زيد عبد الباقي مصطفى "المرجع السابق" ص 7.

تطبيق نص المادة 1/1384 على المتضررين من حوادث السيارات في حالة ما إذا كانت السيارة في حالة حركة¹¹⁵ .

ثالثاً: مدى نجاعة تطبيق المادة 1/1384 على حوادث السيارات

في البداية الأمر كان تطبيق نص المادة على حوادث السيارات ضئيلاً، وذلك أن القضاء لم يكن يطبق قرينة المسؤولية الواردة في هذا النص إلا إذا كان هناك عيب بالسيارة أدى لوقوع الحادث هذا من جهة، و من جهة أخرى كان يطبق النص إذا كانت السيارة مسيرة بواسطة الإنسان، إذ أن القضاء يعتبر في الحالة الأخيرة أن الضرر نشأ بفعل الإنسان ذاته (أي قائد السيارة) وليس فعل الشيء نفسه (السيارة)، وبالتالي كان يطبق أحكام المادة 1382 وما تستلزمه من وجوب إثبات خطأ المدعى عليه، وعلى ذلك فقد انحصر نطاق تطبيق هذا النص على حوادث السيارات التي تقع أثناء وقوفها وكذلك تلك التي تقع أثناء سيرها مع شرط وجود عيب بها .

والملاحظ أن هذه التفرقة بين السيارة وغيرها من الأشياء معيبة إلى حد كبير وذلك نظراً لأنه من ناحية يبدو أنه قصر تطبيق قرينة المسؤولية المنصوص عليها في المادة 1/1384 فقط على الحوادث التي تقع من السيارات أثناء وقوفها يؤدي إلى استفادة المضرور من الحماية وفقاً للمادة 1/1384 وهي قليل جداً إذا لم نقل مستحيلة ذلك أن أغلب الحوادث تقع أثناء قيادة السيارة وليس أثناء وقوفها إلى جانب أن الاختراعات التي جابت صناعة السيارات والزيادة المستمرة في سرعتها أدى إلى أن قائد السيارة لم يعد هو صاحب السيطرة الفعلية عليها كما كان من قبل بل ربما أصبح دوره ثانوياً، ومن ناحية

" تطبيق نص المادة 1/1384 على حوادث المركبات الآلية في حكمها -Orléans- تطبيقاً لذلك رفضت محكمة " ¹¹⁵ الصادرة في 1909/02/25 م وجاء فيه أن الحادث لم يكن راجعاً إلى الآلة الساكنة فلم يكن راجعاً إلى السيارة المتروكة في ذاتها وإنما إلى عدم يقظة أو إهمال ذلك الذي جعلها متحركة.

أخرى فإن قصر تطبيق النص على وجود عيب في السيارة يكاد يؤدي إلى فقدان النص لأهمية في مجال حوادث السيارات، ذلك نظرا لأن الحوادث التي تقع نتيجة عيب في السيارة تكون من الندرة، بحيث لا تقارن بتلك التي تقع نتيجة الإهمال أو عدم التبصر من السائق أثناء القيادة، وعلى ذلك لو طبقنا القواعد العامة على هذه الحالة الأخيرة لترتب على ذلك حرمان المضرور من الحماية الفعالة كما اشرنا إليه آنفا .

أمام هذه الوضعية والانتقادات اللاذعة الموجهة للقضاء الفرنسي أجبرته على العدول تدريجيا عن موقفه¹¹⁶ وفقا لمعيار يستند إلى أن مسؤولية الحارس وفقا للمادة 1/1384 قوامها الحراسة وما تقتضيها من شروط وليس الشيء محل الحراسة¹¹⁷، إذ أن الحارس مسؤولا لمجرد حصول الضرر دون التوقف عن ثبوت الخطأ، إذ أن الخطأ في الحراسة وفقا للمادة 1/1384 ينتج تلقائيا بمخالفة التزام مصدره القانون

رابعا: الحكم الشهير للدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية في 13 فيفري 1930

لقد حسمت محكمة النقض الفرنسية الوضع بشأن التفسيرات الخاصة بتطبيق نص المادة 1/1384 في مجال حوادث السيارات في القضية الشهيرة¹¹⁸ جاندي ر بحكم

¹¹⁶ - د/إبراهيم الدسوقي "الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات" المرجع السابق" ص38.

- بحيث جاء في القرار عن الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية 1919/01/21 " أنه يمكن أن يكون هناك فعلا¹¹⁷ للشيء حتى في الحالة التي يكون فيها محركا بيد الإنسان حتى ولو يكن معيب بعيب داخلي " .

كذلك الأمر بالنسبة للقرار عن الدائرة المدنية لمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 1920/12/16 "وحيث أن قرينة الخطأ المنصوص عليها في المادة 1/1384 ضد من يكون الشيء غير الحي في حراسته وسبب ضررا الغير لا يمكن أن يدحض إلا بإثبات القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ أو أي سبب أجنبي لا يدلله فيه وأنه لا يكفي أن يثبت أنه لم يرتكب خطأ كما لا يكفي أن يثبت أن سبب الضرر ضل مجهولا و أنه ليس من الضروري أن يكون الشيء الذي سبب الضرر معيبا بعيب ملاصق لطبيعته وقابل لأحداث الضرر لأن المادة 1/1384 تربط المسؤولية بالحراسة لا بالشيء .

د/فيلاي علي " الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض " "المرجع السابق"، ص 190 و 191 .

- تتمثل وقائع هذه القضية بالتفصيل في أن شاحنة تابعة لأروقة بلفورتاز دهست الطفلة ليزجان دير وأصابتها بعجز¹¹⁸ دائم طالبت أمها بالتعويض فحكمت محكمة بيزانسون وهي محكمة أول درجة بالتعويض المطلوب على أساس المادة

بتاريخ 13 فيفري 1930 منعقد بدوائرها الجمعية في وقائع الدعوى التي تتلخص في أن شاحنة نقل تابعة لأحدى الشركات أثناء سيرها صدمت طفلة فأصابها بجروح فرفعت والدتها الدعوى ضد حارس الشاحنة للمطالبة بالتعويض على أساس القرينة المنصوص عليها في المادة 1/1384، لكن محكمة الاستئناف قضت بعدم إمكان تطبيق هذا النص وأن النص الواجب تطبيقه هو نص المادة 1382 الذي يلزم المضرور حتى يتمكن من الحصول على التعويض أن يثبت وقوع خطأ من جانب المدعى عليه واستندت في حكمها على أن نص المادة 1/1384 لا ينطبق إلا في حالة وجود عيب متصل بالسيارة مادامت مسيرة بواسطة قائدها وكانت في حالة سير وقد عرض هذا الحكم على محكمة النقض بدوائرها الجمعية فألغت الحكم محكمة الاستئناف وقضت بالمبادئ التالية:

1/1384 غير أن الشركة استأنفت هذا الحكم أمام الغرفة المدنية لمحكمة بيزانسون التي قضت في 1925/12/29 بإلغاء الحكم ورفض الدعوى على أساس أن الحادث يعتبر من فعل سائق السيارة وليس من فعل الشيء ، وبالتالي استبعاد الفقرة الأولى من المادة 1384 مادام المدعي لم يثبت وجود عيب في السيارة والمستفاد من الحكم عملت على التمييز القائم بين الشيء الذي تحركه يد الإنسان فأبقت له أحكام المادة 1/1384. ومرة أخرى طعنت الأرملة جاندير في هذا الحكم بالنقض وقبلت المحكمة هذا الطعن في 1927/02/21 مقرر أن المادة 1/1384 تطبق ولو لم يكن الضرر ناشئاً من عيب في الشيء بغير تفرقة بين كون الشيء الذي أحدث الضرر مسيراً بواسطة الإنسان وكونه غير مسير، بل اشترطت فقط أن يكون الشيء الذي أحدث الضرر تتطلب حراسته عناية خاصة لخطورته .

أحيلت الدعوى من جديد إلى محكمة ليون لتفصل في موضوعها لكن هذه المحكمة قضت في 1927/7/7 بمثل ما قضت به محكمة بيزانسون أي رفضت تطبيق المادة 1/1384 ، وما كان أمام الأرملة إلا أن طعنت في هذا الحكم بالنقض، إستدعى الأمر أن ينظر الطعن أمام الدوائر الجمعية لمحكمة النقض وقد قضت هذه الدوائر في 1930/2/13 بنقض حكم محكمة ليون مقرر أن القانون لا يميز بين الحالة التي يكون فيها الشيء مسيراً بواسطة الإنسان ، والحالة التي لا يكون مسيراً فيها ، وأنه لا يلزم أن يكون بالشيء عيب ملازم لطبيعته من شأنه أحداث ضرر بل قضت أيضاً فيه على معيار الشيء الخطر فلم ترده في أسباب حكمها.

و الجدير بالملاحظة حول هذا الحكم أنه أعاد إلى الأذهان الحكم الصادر بتاريخ 1920/11/16 بأن المسؤولية حراسة الشيء وليس على الشيء نفسه كما أن المحكمة استعملت لأول مرة لفظ افتراض المسؤولية " *présomption de responsabilité* " بدلا من الاستعمال التقليدي لافتراض الخطأ أحيانا ولخطورة الشيء أحيانا أخرى انظر د/فاضلي إدريس "المرجع السابق" ص 66 وما بعدها .

1- إن المشرع حينما نص على قرينة المسؤولية الواردة في المادة 1/1384 لم

يفرق في الحكم بين ما إذا كان الشيء الذي وقع منه الضرر محركاً بيد الإنسان أو لا .

2- أنه ليس من الضروري لتطبيق هذه القرينة أن يكون بالشيء عيب ملازم أدى

إلى وقوع الضرر.¹¹⁹

3- إن المادة 1/1384 تتعلق بحراسة الشيء و ليس الشيء ذاته¹²⁰.

4- إن مسؤولية الحارس لا تنتفي إلا بإثبات السبب الأجنبي .

وبالتالي أصبح تطبيقاً للمادة 1/1384 من القانون المدني الفرنسي أنه لا يشترط

لحصول المضرور على تعويض ما أصابه من ضرر إثباته لخطأ حارس الشيء المتسبب

في الضرر، بل يكفي مجرد إثبات أن الضرر من فعل الشيء الذي في حراسة المدعى

عليه وأن هذا الأخير لا يعفى من المسؤولية وفقاً للنص المذكور إلا بإثبات السبب الأجنبي

الذي لا يسند إليه .

¹¹⁹ - François Terré, Philippe Simler et Yves Lequette, Op – Cit, P 679 et 680.

¹²⁰ - الخطأ هنا مفترض لا يقبل العكس، بمعنى أنه لا يجوز للحارس في سبيل دفع المسؤولية عن نفسه إثبات أنه قام بواجب العناية حتى لا يفلت زمام الشيء من يده لأن هناك إلزاماً قانونياً على الحارس بأن يبقي الشيء تحت سلطته الفعلية وهذا الالتزام يعتبر تحقيق غاية لا بذل عناية فإن لم ينفذ الحارس هذا الالتزام فقد تحقق الخطأ دون حاجة إلى البحث عن سبب تحققه ولهذا لا يغني الحارس شيئاً أنه لم يقصر في تنفيذ هذا الالتزام .

الفصل الثاني: التحولات الحديثة في المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات

لما كان النظام القانوني الذي تخضع له المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات يتصف في خطوطه العريضة بانتقاله من القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية إلى تلك الخاصة بالمسؤولية عن الأشياء غير الحية المنصوص عليه في المادة 1/1384¹²¹ شعر كلا من الفقه و القضاء في فرنسا بعدم كفاية النصوص العامة التي تحكم المسؤولية المدنية التي تقوم على فكرة الخطأ لتنظيم مركز المضرورين من هذا النوع من الحوادث¹²¹ في ظل التطور الهائل لوسائل النقل و المواصلات و ما جلبته من صور جديدة من الأضرار التي لم تكن معروفة من قبل و حمل معه مزيدا من الآلام و أعدادا من الضحايا، و منذ ذلك الوقت بدأ نجم المسؤولية الفردية يتلاشى بعد أن بات مؤكدا أن الخطأ بمفهومه التقليدي لم يعد قادرا على تنظيم علاقات الأفراد داخل المجتمع، و هذا الأمر الذي دفع الفقه إلى اقتراح نظريات أخرى للحلول محل نظرية الخطأ كنظرية تحمل التبعة و نظرية الضمان و كان كل ذلك من أجل إقامة توازن بين أبناء المجتمع توازن بين المضررين و بين من يجني الثمار و يستفيد من المغام و ذلك بهدف حماية حقوق المضررين ف تم الاتجاه بخطوات جزئية نحو الضرر كأساس للمسؤولية، و يبدو أنه لا مناص من ذلك فلقد طغت المسؤولية اللاخطئية على المسؤولية الخطئية، و هبت رياح التغيير بسبب سيطرة الأفكار الاجتماعية بما يعرف بالتوزيع الاجتماعي للمخاطر¹²² مما أدى إلى اهتداء الفكر القانوني بغية تسهيل حصول المضرور على التعويض إلى ظهور فكرة التأمين من المسؤولية أمام اتساع إطار مسؤولية الفرد التي تجاوزت النطاق الشخصي إذ أصبح بذلك مسؤولا عن الغير و عن الأشياء و لم يكن أمامه سوى الاتجاه نحو التأمين من المسؤولية

¹²¹ - د/ إبراهيم الدسوقي "الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات" المرجع السابق ص 34 و 38.

¹²² - د/ سعيد مقدم " المرجع السابق" ص 144.

و اتخاذها درعا واقيا يتم اللجوء إليه كلما انعقدت مسؤوليته لما يحققه من أمان¹²³ فيؤمن على نفسه من الأخطار التي قد يحدثها.¹²⁴

إلا أن أهمية وضع قانون التأمين الإجباري صاحبه معارضة و انتقادات شديدة (المبحث الأول) و التي لم تقف عند هذا الحد بل تقديم مقترحات كبداية لنظام التأمين الإلزامي (المبحث الثاني) مما أفرز عنه موقف التشريعات المقارنة من نظام التأمين الإجباري (المبحث الثالث) مع خلق فرصة توسيع نطاقه (المبحث الرابع) و تسليم بحقيقة و ضرورة اللجوء لنظام التأمين الإجباري (المبحث الخامس).

¹²³- Picard Maurice et Besson André " Les assurances terrestres", E édition , Paris, 1982 p

13.

¹²⁴- L'éon mazeud : l'action directe de la victime contrats l'assureur du responsable revue, la loi et l'économie, Paris, janvier, 1932, P 13.

المبحث الأول: إلزامية التأمين على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات بين

المعارضة و التأييد

إذا كان التأمين على المسؤولية قد عورض بشدة في بداية ظهوره إلا أنه استقر

في النظام القانوني الفرنسي و أصبح أمرا مسلما به، فالأمر نفسه لاقتة فكرة تأسيس التأمين

الإلزامي للسيارات إذ أنه فرض التأمين من المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات

بمقتضى نص تشريعي يجد فيه مالك السيارة نفسه ملتزم بإبرام عقد التأمين لضمان

مسؤوليته قد لاقى هو الآخر انتقادا حادا من قبل الفقه الفرنسي و الذي يتجلى في الاتجاه

المعارض لنظام التأمين الإجباري (المطلب الأول) مما ولد روح الرد لدى الاتجاه المؤيد

لنظام التأمين الإجباري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الاتجاه المعارض لفكرة التأمين الإلزامي على السيارات

يرى أنصار هذا الاتجاه أن هناك عدة اعتبارات تحول دون تطبيق النظام الإلزامي للتأمين و التي يمكن ردها إلى أساسين الأساس النظري و الذي يتمثل في الحد من مبدأ الرضائية (الفرع الأول) و الأساس العملي الذي يتمثل في الصعوبات التي تعترض فكرة التأمين الإلزامي (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الأساس النظري (الحد من مبدأ الرضائية)

يرى أنصار الاتجاه المعارض للتأمين الإلزامي أن هذا الأخير لا يترك أي حرية للمتعاقد للمناقشة أو المفاوضة أو أن يعدل في بنوده، إذ أن رضا المؤمن له يقتصر فقط على قبول الشروط التي تضعها شركات التأمين في وثائق مطبوعة و معدة مسبقا و لا تقبل مساومة¹²⁵ بحيث لا يملك المؤمن إلا التسليم بها دون أن يكون له سوء تحديد العناصر الذاتية للتأمين الذي يريده،¹²⁶ إذ يقتصر دور المؤمن له بتقديم الإيجاب بالتعاقد بشكل عام غير مخصص لشخص بعينه، فالتعاقد يكون مفتوحا للجمهور كافة و ذلك لمن يريد أن يستفيد من ذلك العقد و تلك الحماية التأمينية.

كما يذهب أنصاره إلى القول أن إلزامية التأمين لا تترك أي فرصة للأفراد في حرية الاختيار في التعاقد أو عدم التعاقد، بل أن إبرام عقد التأمين هو واجب يفرضه

¹²⁵ - أنظر د/ أحمد شرف الدين "المرجع السابق" ، ص 72.

د/ محمد حسام محمود لطفي، "الأحكام العامة لعقد التأمين"، دراسة مقارنة بين القانونين المصري و الفرنسي النسر الذهبي للطباعة، الطبعة الثالثة، القاهرة، مصر 2001، ص 98.

د/ إبراهيم أبو النجا "المرجع السابق" ص 152.

د/ رمضان أبو السعود "النظرية العامة للالتزام مصادر الالتزام" دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية مصر

2002، ص 86.

¹²⁶ - أنظر د/ مصطفى محمد الجمال "التأمين الخاص" الفتح للطباعة و النشر، الطبعة الأولى، الإسكندرية مصر

2001 ص 95.

القانون على كل مالك سيارة و ليس له من حرية سوى اختيار مع من يتعاقد ¹²⁷ إذ أن الإلزام جاء على حساب مبدأ سلطان الإرادة. ¹²⁸

فالفرد هنا ليس له أن يرفض إبرام مثل هذا العقد بحجة أنها عقود جائرة أو قاسية أو أن شروطها لا تتفق مع ظروفه و رغباته و طموحاته، بل كل ما لدى الفرد من حرية في إبرام هذا العقد هو قبول شركة ما أو رفض شركة أخرى تقوم بعمل التأمين، بمعنى آخر فإنه على الفرد فقط أن يختار شركة تأمين معينة و يرفض أخرى و حتى هذا الرفض يكون منعداً في البلاد التي تأخذ بنظام المنافسة الحرة ¹²⁹ حيث أن كتلة المؤمنين غالباً ما تتفق على نماذج معينة و تقدمها للجمهور و ما يبقى للمؤمن لهم سواء الخضوع لشروط الوثيقة الموحدة تحت غطاء احتكار التأمين و بالتالي فالقانون هو الذي يقوم بدور الأداة القانونية لإنشاء و إنهاء هذه العلاقات التأمينية دون النظر إلى إرادة أطرافها فالقانون هنا هو الذي ينظم هذه العلاقة التأمينية بصفاتها علاقة تنظيمية و ليست علاقة تعاقدية، ¹³⁰ و نتيجة لهذه السلطة الاحتكارية فإنه غلب عليها الطابع التعسفي، و هذا

¹²⁷ - هذا ما أدى بأحد الفقهاء بتشبيه المؤمن له باليتيم الذي هو بحاجة إلى حماية من الشروط المفروضة في عقد التأمين باعتباره طرف مدعن.

د/ لعشب محفوظ بن حامد "عقد الإذعان في القانون المدني الجزائري المقارن" المؤسسة الوطنية للكتاب الجزائر 1990، ص 124.

¹²⁸ - د/ علي أحمد علي شكورفو "ضمان تعويض المضرورين في حوادث المرور في القانون المقارن" رسالة دكتوراه نوقشت بجامعة عين شمس، مصر، 1998 ص 233.

¹²⁹ - كفرنسا إذ صدر بتاريخ 15 أفريل 1949 قانون يقوم بتأمين أهم شركات التأمين في فرنسا و ذلك بنقل كل أسهم تلك الشركات إلى الدولة، كما أنشأ هذا القانون المجلس الوطني للتأمين

(Conseil National des Assurances) و ذلك بقيام الإدارة الاقتصادية لصناعة التأمين، كما نص كذلك على إنشاء صندوق مركزي لإعادة التأمين و الذي ينتج عنه توحيد نماذج التأمين الموجه للجمهور.

انظر د/ توفيق حسن فرج "أحكام الضمان التأميني في القانون اللبناني" الجزء الأول، "القواعد العامة في الضمان، عقد الضمان" دار الجامعة، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، 1973، ص 36.

¹³⁰ - د/ مروان بن حسن محمد إسماعيل "المرجع السابق" ص 850.

ما ذهب بالفقيه الفرنسي "ستارك" إلى القول بأن سبب أقوال مبدأ سلطان الإرادة يرجع إلى التعسف في الحرية التعاقدية الذي مورس في سياق سوسيو اقتصادي يسمح باستغلال الأقوياء للضعفاء.¹³¹

الفرع الثاني: الأساس العملي (الصعوبات العملية التي تعترض فكرة التأمين الإلزامي)
يرى الاتجاه المعارض أن الصعوبات العملية هي التي تمثل إلى حد كبير حجر عثرة أمام الأخذ بنظام التأمين الإجباري و تعرقل نجاحه و يمكن تقسيم هذه الصعوبات إلى إقرار مبدأ الضمان المحدود (أولاً) و إرهاب كاهل المؤمن لهم (ثانياً) و تعارضه مع الحرية التجارية لشركات التأمين (ثالثاً)، و انعدام رقابة الدولة (رابعاً).

أولاً: مبدأ الضمان المحدد

عند الأخذ بهذا المبدأ و هو الذي تطبقه بعض التشريعات¹³² فإن المضرور إذا ما زاد مبلغ التعويض عن الرقم المحدد في عقد التأمين فسيضطر بالرجوع عن المسؤول بالجزء الآخر من التعويض، و هنا سيتعرض لم غة إعسار المسؤول و لن تجديه أبدا حماية التأمين الإلزامي شيئاً، أي إعادتنا إلى نفس المشكل بالنسبة للتعويض في إطار المسؤولية التقليدية.¹³³

كذلك الأمر بالنسبة للدفع التي يمكن أن يتمسك بها المؤمن و يتخذ منه ذراعاً واق في مواجهة المضرور و الذي يستمد من التشريع أو من العقد ذاته،¹³⁴ بل تؤدي إلى إنقاص الضمان أو إنهائه بدون دفع قيمة التعويض، أو تمسك المؤمن ببطلان عقد التأمين

¹³¹ - د/ بودالي محمد "مكافحة الشروط التعسفية في العقود" "دراسة مقارنة" دار الفجر للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى الجزائر، 2007، ص 10.

¹³² - د/ سعيد مقدم "المرجع السابق" ص 198.

¹³³ - انظر الصفحة 62 من الأطروحة.

¹³⁴ - د/ عبد الرزاق السنهوري "المرجع السابق" ص 1693.

أو فسخه أو وقف نفاذه،¹³⁵ كما يستطيع المؤمن التمسك في مواجهة المضرور ببنود وثيقة التأمين¹³⁶ و هذه الوسائل المتعددة منها :

1 -الدفع ببطلان التعاقد عمدا تطبيقا لنص المادة 21 من قانون 1930/07/13 بفرنسا .

2 كما أنه يستطيع أن يحتج بوقف الضمان مؤقتا نظرا لتوقف أو تأخر المستأمن عن دفع قسط التأمين (تطبيقا لنص المادة 16 من قانون جويلية 1930) .

3 و كذلك الأمر بالنسبة للمؤمن بسقوط الضمان¹³⁷ إذا كان واردا كشرط صريح في العقد.

4 كذلك يمكنه التمسك باستبعاد الخطر من نطاق الضمان إذا كان النص في العقد على استبعاد بعض الأخطار بحيث لا يشملها الضمان بل تحتاج إلى عقد تأمين آخر أو إنقاص الضمان في حالة الإخلال غير المتعمد بالتزام المستأمن بإحاطة المؤمن بظروف التعاقد¹³⁸ إذ أن مشكلة الدفع قائمة وواقعية.

¹³⁵- د/ رمضان أبو السعود " أصول التأمين " المرجع السابق" ص 489.

¹³⁶- د/ عادل زيد عبدالله المطيرة "الحماية القانونية للمضرور من حوادث المركبات الآلية وفقا لأحكام قانون التأمين الإجباري المصري و الفرنسي و الكويتي" رسالة دكتوراة في الحقوق نوقشت بجامعة القاهرة، مصر سنة 2007 ص 384.

¹³⁷- د/ محمد شكري سرور "سقوط الحق في الضمان، دراسة في عقد التأمين البري" دار الفكر العربي، الطبعة الأولى القاهرة، مصر، 1979 - 1980، ص 195.

د/ اشرف جابر سيد "الاستبعاد الإتفاقي من الضمان في عقد التأمين" دار النهضة العربية، بدون طبعة القاهرة مصر، 2006، ص 45.

د/ فتحي عبد الرحيم عبد الله "التأمين قواعده و أسسه الفنية و مبادئه العامة" منشأة المعارف، الإسكندرية مصر 2001، ص 354.

د/ محمد حسام محمود لطفي "المرجع السابق" ص 273.

د/ أحمد شرف الدين "المرجع السابق" ص 298.

¹³⁸- د/ محمد إبراهيم الدسوقي "تعويض الوفاة و الإصابة الناجمة عن حوادث السيارات" "المرجع السابق" ص 427 و ما يليها.

5 كذلك من بين الانتقادات الموجهة له أنه حتى مع وجود التأمين و فرضه

بمقتضى نص قانوني أمر أنه يوجد من يخالفه و لا يعقد تأميناً عن مسؤوليته، إلا أنه يقود السيارة و يرتكب بذلك حادث ينشأ ضرر للغير ، أمام هذه الوضعية يجد المضرور نفسه أمام مسؤول غير مؤمن، و قد يكون معسراً، و هكذا و بللوعم من النص على نظام التأمين الإلزامي يمكن أن توجد حالات لا يغطيها الضمان.

6 كما يعاب على نظام التأمين الإلزامي حسب خصومه في الحالات التي يرتكب فيه الحوادث من أشخاص مجهولين و يلذ بالفرار سواء كانوا مؤمنين و يريدون أن يفلتوا من العقوبة الجنائية، أو كان غير مستأمن فإن المضرور في كلتا الحالتين لن يستطيع الحصول على التعويض.

7 كما يرى أنصار هذا الاتجاه أيضاً أنه لا يمثل ضمان حقيقي في توفير الحماية اللازمة للمضرور في حالة إعسار المؤمن أو في مواجهة التصفية.¹³⁹

ثانياً: إرهاب كاهل المؤمن لهم

هاجم خصم التأمين الإلزامي هذا النظام و ذلك باعتباره يمثل عبئاً مالياً كبيراً و جديداً لمالك السيارة و ذلك من خلال تغطيته الإلزامية للمسؤولية¹⁴⁰ بالإضافة إلى الأعباء المالية الأخرى المرتبطة أساساً بالسيارة كالالتزام بدفع الاشتراكات السنوية و المراقبات التقنية و تجديد رخص السياقة... الخ.

¹³⁹ - أ/ محمد إيهاب هلال "المفاجآت في نتائج تأمين السيارات" مجلة الاتحاد العام العربي للتأمين، العدد الثالث و

الرابع للسنة الثانية، القاهرة، مصر، يوليو و ديسمبر سنة 1968، ص 138.

¹⁴⁰ - انظر في ذلك المعيار المعتمد في تحديد القسط الذي يدفعه المؤمن له مقابل الحصول على التأمين يغطي المسؤولية المدنية الناشئة على سيارته.

د/ محمد محمد أبو زيد " المرجع السابق "، ص 106 و ما يليها.

كما يعاب على هذا النظام أنه سيؤدي إلى إهمال سائقي السيارات في اتخاذ واجبات الحيطة و الحذر و التبصر اللازمين لمنع وقوع حوادث السيارات على أساس وجود المؤمن الذي يدفع التعويض للمضرور بناءا على العقد المبرم بين المؤمن و المؤمن له و بالتالي بعث روح الثقة و الاطمئنان في جانب سائقي السيارات¹⁴¹ مما يؤدي بالضرورة إلى زيادة في معدلات حوادث المرور و بالتالي زيادة الضحايا مقابل التعويض الزهيد الذي لا يكفل في الغالب الاندماج في المجتمع،¹⁴² كما استشهد خصوم التأمين الإلزامي بتجربة ولاية "ماساشوسيت" حيث زادت الحوادث بعد تطبيق نظام التأمين الإلزامي بها سنة 1926 بصورة مروعة، و من ثم فقد اعتبر منافيا للأخلاق و بمثابة دعوة لاقتراف الخطأ كما عبر "بواتيه" و هو بصدد مهاجمة التأمين عموما.

بالإضافة إلى إمكانية زيادة القسط بالنسبة للأشخاص الذين يتكرر منهم وقوع الحوادث ضف إلى ذلك رجوع المؤمن على المؤمن له في حالة وقوع الحادث نتيجة خطأ جسيم أو غير معذور أو عمدي.

ثالثا: التعارض مع الحرية التجارية للمؤمنين (شركات التأمين)

يرى خصوم التأمين الإلزامي أنه يتعارض مع مبدأ جوهرى و أساسى يحكم نظام التأمين و هو الحرية التجارية للمؤمنين، إذ يكون المؤمن حر ا في اختيار المؤمن له الذي يتعاقد معه، و حر في تحديد الأخطار التي تدخل في مضمون العقد و حرا كذلك في استبعاد بعض الأخطار من نطاق الحماية بالإضافة إلى حريته في اختيار سعر التأمين الذي ينطبق على العقد.

¹⁴¹ - أ/ سمير عبد القادر عساف "النظام القانوني لعقد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناجمة عن استعمال

المركبات" دراسة مقارنة" دار الراية للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، 2008 ص167.

¹⁴² - د/ سعيد مقدم "المرجع السابق" ص 199.

رابعاً: انعدام رقابة الدولة على هذا النظام

من الانتقادات التي وجهها المعارضون إلى هذا النظام بأنه يحتاج لتطبيقه أن

تمارس الدولة نوعاً من الرقابة الشديدة عن الشروط القاسية التي تفرضها شركة التأمين،¹⁴³ إذ لا يكفي الأمر في فرض النظام المقيد و ذلك من أجل إخلاء سبيل الدولة في التهرب في إدماج المتضررين بل يجب ضمان فعالية التطبيق و هذا ما يستدعي من الدولة إنفاق مبالغ باهظة فضلاً عن الصعوبات العملية التي ستواجهها عند المفاضلة بين طرق الرقابة المختلفة و استمرارها بصفة منتظمة من أجل تنظيم أسواق التأمين من بعض المواصفات¹⁴⁴، مما أدى بالبعض إلى القول أن شركة التأمين تأخذ قسط التأمين بكل جدارة و تراوغ في دفع التعويض بكل براعة، إذ أصبحت شركة التأمين تعتبر في أذهان الناس رمزا للكسب و الثروة التي لا يقابلها جهد إذ يلتقي المرء في حياته اليومية بالكثير من الناس مما يشكون سوء المعاملة التي لقوها في شركات التأمين عندما اعتقدوا أنهم يستحقون تعويضاً عن خطر مؤمن ألحق بهم أضراراً أو خسائر مادية ليفاجئوا بلأن توقعهم لم يكن في محله.¹⁴⁵

¹⁴³ - د/ عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم "المرجع السابق" ص 197.

أ / نبيلة إسماعيل " التأمين ضد أخطار التلوث، دار الجامعة الجديدة، بدون طبعة ، الأزبكية، الإسكندرية مصر 2007، ص 159 .

أ/ عيسى عبده " التأمين بين الحلال و الحرام" بدون طبعة، مصر، 1977، ص 43

¹⁴⁴ - د/ مصطفى رجب "إعادة التأمين و البلدان النامية" مجلة الاتحاد العام العربي للتأمين، العدد السادس و السابع للسنة الرابعة، القاهرة، مصر، سنة 1970، ص 29.

¹⁴⁵ - أ/ باسل عبود "الاحتيايل على التأمين طريق ذو اتجاهين" مجلة التأمين و التنمية، مكتب خدمات التأمين و إعادة التأمين، العدد 17 لسنة 2004، دمشق، سوريا، ص 12 و 14.

المطلب الثاني: الإتجاه المؤيد للتأمين الإلزامي على السيارات

يرى أنصار التأمين الإلزامي أن الاعتبارات التي اسندت إليه ا خصمه لا تمثل و لا تقف حجرة عثرة أمام الأخذ بالنظام الإلزامي للتأمين على أساس أن ادعاءاتهم لا تشكل في الحقيقة عقبة بل يمكن الرد عليه بالاستناد إلى الحجج الآتية تغليب مصلحة الجماعة عن مصلحة الفرد (الفرع الأول) مع ضرورة تذليل الصعوبات التي تعترض فكرة التأمين الإلزامي (الفرع الثاني).

الفرع الأول: بالنسبة للأساس النظري (تغليب مصلحة الجماعة على مصلحة الفرد)

لا شك أن حوادث المرور في الآونة الأخيرة قد أصبحت تشكل خطراً اجتماعياً يهدد أمن و سلامة المجتمع بأسره مما أدى بفكرة الحرية المطلقة في التعاقد ، إلا أن التضيق في نطاقها إلى حد بعيد نتيجة ظروف أملت لها ضرورات إجتماعية تغلب فيه مصلحة الجماعة على مصلحة الفرد من جهة و من جهة أخرى يلزم بجبر الضرر الناشئ عنه بتعويض عادل إذ ينبغي في هذا السياق لتحقيق هذه الغاية ألا نقف كثيراً عند تلك المبادئ التقليدية في حرية التعاقد، و من الأمثلة الواضحة على ذلك أن النص على قواعد آمرة لا يجوز مخالفتها وضعت لحكم حالات تستهل بالتوضحية بمبدأ حرية الفرد المطلقة في التعاقد تحقيقاً لمصلحة الجماعة¹⁴⁶، كما أن حرية الفرد في التعاقد لن تهدر بصورة مطلقة إذ أنه بالرغم من فرض التأمين الإجباري كمبدأ فإنه سيظل حراً في اختيار المؤمن الذي يرغب في التعاقد معه و ما ينتج عن ذلك من حريته في اختيار نموذج وثيقة التأمين التي تختلف من مؤمن إلى آخر كما أن تدخل المشرع في العقود بفرض التزامات و قيود على أحد الطرفين لصالح الطرف الآخر أو لصالح الغير أو للمصلحة العامة لا ينفي عنها الصفة التعاقدية.¹⁴⁷

¹⁴⁶ - د/م وسري جميل النعيمات " النظرية العامة للتأمين من المسؤولية المدنية " دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه دار

الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، 2006، ص 76.

¹⁴⁷ - د/ محمد إبراهيم دسوقي " تعويض الوفاة و الإصابة الناجمة عن حوادث السيارات " المرجع السابق ص 311.

كما أننا إذا تركنا هذا النظام فريسة لمبدأ الرضائية تعبت فيه الإرادة بسلطانها فإنه يفقد عندئذ أهميته و حيويته، لذلك يتقلص دور الإرادة في نظام التأمين الإلزامي سواء في قبول مبدأ التعاقد أو في تحديد شروطه و آثاره بحيث يبدو هذا النظام كحالة من حالات الإجبار القانوني على المعاوضة، فالمسؤول ليس حراً في التأمين من عدمه و ليس حراً في تحديد شروط التأمين و آثاره و لذلك كان لا مناص سواء أن نجعل التأمين من المسؤولية نظاماً إجبارياً لتحقيق الأهداف المرجوة منه،¹⁴⁸ و يؤدي دوره المأمول في مجال حوادث السيارات.¹⁴⁹

و بالتالي فإن الحجة النظرية التي استند إليها خصم التأمين الإلزامي لا تشكل عقبة حقيقية في فرض نظام التأمين الإلزامي.

الفرع الثاني: بالنسبة للأساس الواقعي (تذليل الصعوبات التي تعترض فكرة التأمين الإلزامي)

يجب التذكير في هذا المقام أن الصعوبات الواقعية التي أقرها خصوم التأمين الإلزامي تمثل إلى حد ما عقبات حقيقية تعيق نجاح نظام التأمين الإلزامي نجاحاً كاملاً، إلا أن الاجتهاد المؤيد إلى ضرورة فرض نظام التأمين الإلزامي قد دلتها استناداً إلى الحجج التي فندها و التي تبرز أساساً في تحقيق حماية كافية للمتضررين (أولاً) و يمثل أحسن ضمان للمؤمن لهم (ثانياً) من خلال إصدار نصوص قانونية تنظم عملية التأمين (ثالثاً) مع ضرورة إشراف الدولة و رقابتها على عمليات التأمين (رابعاً).

¹⁴⁸ - انظر د/ مروان بن حسن محمد إسماعيل "المرجع السابق"، ص 851.

¹⁴⁹ - أ/ صلاح محمد المقدم "المسؤولية غير المبنية على الخطأ في حوادث السيارات" مجلة الاتحاد العام العربي للتأمين العدد العاشر للسنة السابعة، القاهرة، مصر، 1973، ص 69.

أولاً: تحقيق حماية كافية إلى المتضررين

يرى الاتجاه المؤيد للتأمين الإلزامي أن النقد الموجه لهذا النظام و المتمثل في مبدأ الضمان المحدد يمكن تجاوزه باللجوء إلى نظام التأمين غير المحدود¹⁵⁰ و ذلك بإلزام المؤمن بتعويض المضرور مهما بلغت قيمة التعويض المحكوم به و إن كان هذا سيؤدي بطبيعة الحال إلى ارتفاع سعر التأمين في إطار التأمين الإلزامي.

إلا أنها في اعتقادنا يمكن اللجوء إلى هذا الفيض من أجل خلق نوع من التكافؤ بين مصلحة المؤمن له و المضرور من جهة و شركة التأمين من جهة أخرى،¹⁵¹ بحيث يسمح لشركة التأمين أن تفرض مبلغ معقول للتأمين الإلزامي مقابل تعويض يصون مصلحة المضرور أي خلق نوع من التوازن وفقاً لنصوص قانونية يقرها¹⁵² المشرع

¹⁵⁰ - إذ أن إقرار التأمين المحدد لا يغني بالضرورة منع الأطراف المتعاقدة من الاتفاق على تحديد مبلغ مرتفع أكثر أو غير محدد فبإمكان المؤمن و المؤمن له الاتفاق على اكتتاب عقد ضمان غير محدد المبلغ.

انظر د/ سعيد مقدم "المرجع السابق" ص 199.

¹⁵¹ - لذلك يرى الشراح الفرنسيون أنه إذا كان مبدأ التعاون بين المستأمنين هو مبدأ نظري له جانب سلبي ف إن مبدأ المقاصة بين المخاطر هو المبدأ الإيجابي الذي يعطي الصفة العملية للمبدأ السابق و يضعه موضع التطبيق، بمعنى أن المؤمن يجمع المخاطر المؤمن منها و يحسب قيمة الأضرار التي تنتج عما يقع من هذه المخاطر ثم يقوم بتوزيع هذه الأضرار التي تصيب بعض المستأمنين على عدد جميع المستأمنين الآخرين و على هذا الأساس يتم تحديد القسط الواجب دفعه للتحديد الكافي لتغطية هذه المخاطر الفعلية و بذلك يتم توزيع عبئها على عاتق الكافة.

انظر د/ نزيه محمد الصادق "عقد التأمين" دار النهضة العربية، بدون طبعة، القاهرة، مصر، 1990-1989 ص 105.

¹⁵² - و هذا ما ذهب إليه المشرع الجزائري في الجداول الملحقه بالأمر 15/74 المؤرخ في 30/01/1974 المتعلقة بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام تعويض الأضرار (الجريدة الرسمية، العدد 15 الصادر في 19 فيفري 1974) و المحددة لكيفية التعويض المتضررين من حوادث السيارات وفقاً للنقاط الاستدلالية لأجر الضحية، بحيث يصبح التعويض جزافي مقدراً سلفاً لكل أنواع الضحايا المعدل بموجب ملحق القانون رقم 88 - 31 المؤرخ في 19 يوليو 1988 (الجريدة الرسمية العدد 29 لسنة 1988 و الصادرة بتاريخ 20/08/1988).

تراعي مصلحة المضرور بدرجة أولى في حصوله على الأمان و الضمان¹⁵³ دون إيقال
كاهل شركات التأمين بمبالغ ضخمة.

أما عن إمكانيات عدم حصول المضرور على التعويض في حالة إعسار المؤمن
فهذا النقد مبالغ فيه إلى حد كبير ذلك لان شركة التأمين هي عادة شركة مليئة الذمة
إضافة إلى لجوء عدد كبير من الشركات الفتية إلى اقتحام مجال إعادة التأمين¹⁵⁴ حتى
تتفادى الانسداد المالي الذي يمكن أن تواجهه.¹⁵⁵

أما في الحالة العكسية أي إذا كان احتمال إعسارها ممكناً إلا أنه نادراً ما يقع في
ظل الرقابة الدقيقة للدولة على هذه المؤسسات.

ثانياً: يمثل أحسن ضمان للمؤمن لهم

يستشهد الاتجاه المؤيد لضرورة فرض نظام التأمين الإلزامي في ردهم على النقد
المتمثل في أنه يمثل عبئاً مالياً جديداً بالتجربة الفرنسية التي أثبتت أن كثيراً من أصحاب
السيارات مؤمنون بالفعل من مسؤوليتهم (أي حوالي 95% قبل صدور قانون التأمين
الإلزامي بفرنسا)، و نتيجة لفرض نظام التأمين الإلزامي لن يمثل عبئاً إضافياً كما يدعي
القائلون بهذه الحجة بقدر ما سيخفف من هذا العبء في الحقيقة ، نظراً لأنه يصون ذمة

¹⁵³ - د/ عبد القدوس عبد الرزاق محمد الصديق "التأمين من المسؤولية و تطبيقاتها الإجبارية المعاصرة" دراسة مقارنة
بين قانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات العربية المتحدة و بين القانون المصري ، " رسالة دكتوراة في الحقوق
نوقشت بكلية الحقوق بجامعة القاهرة، مصر، سنة 1999، ص 208.

¹⁵⁴ - انظر د/ أحمد شرف الدين "المرجع السابق" ص 65.

كذلك د/ محمد حسام محمود لطفي "المرجع السابق" ص 71.

¹⁵⁵ - د/ عبد الرزاق السنهوري "الوسيط في شرح القانون المدني الجديد " المجلد الثاني، " عقود الغرر، عقود المقامرة
و الرهان و المرتب مدى الحياة " " المرجع السابق " ص 1122.
د/ نزيه محمد الهادي الصادق " المرجع السابق" ص 83.

المسؤول من مطالبات الغير المضرور بالتعويض بمبالغ قد يعجز عن تحملها¹⁵⁶، أي أن المؤمن له يلقي عبء المسؤولية فيما يتعلق بأثرها و هو التعويض على عاتق المؤمن الذي يدفع التعويض للمضرور.¹⁵⁷

أما بالنسبة للانتقاد الموجه لهذا النظام على أساس أنه سيؤدي إلى إهمال قائدي السيارات في اتخاذ واجبات الحيطة و الحذر على أساس أن هناك من يدفع التعويض فيرى المؤيد لهذا النظام أن هذا النقد نقدا عام وجه في بداية الأمر إلى التأمين من المسؤولية عندما ظهر لأول مرة في سنة 1681 في التأمين البحري¹⁵⁸ بالنسبة للخطأ الشخصي، لكنه خرج من هذا النقد منتصرا¹⁵⁹، إذ أصبح هذا النوع من المسؤولية مسلما به من ناحية، أما من ناحية أخرى فإن أثر القانون في تغيير سلوك الإنسان لا يؤدي من نقيض إلى نقيض، بل هو أثر محدود و يبقى بعد ذلك أن طبيعة الإنسان ذاته هي التي تحدد سلوكه في الحرص و الإهمال، و من جهة ثالثة فإننا نعتقد أن ما أسفرت عنه التجارب التطبيقية في ولاية "ماساشوسيت" بالولايات المتحدة الأمريكية يرجع إلى ظروف خاصة به كزيادة نسبة السيارات و الطرق غير المعبدة ... الخ.

و على ذلك فلا محل لاستعادة هذا النقد العام لمهاجمة عنصر الإلزام في التأمين بعد أن أثبتت عدم وجاهته، هذا إلى جانب أن نظام التأمين الإلزامي قد حقق نتائج طيبة في البلاد الأخرى التي طبق فيها، ومن أول التجارب الناجحة له تجربة الدائم ارك التي طبقت سنة 1918، و من ناحية أخرى فإنه فرض احتمال وقوع الإهمال من البعض فلا

¹⁵⁶ - د/ سعد واصف " قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات مع دراسة لنظام صندوق الضمان دراسة مقارنة " المطبعة العالمية، بدون طبعة، القاهرة 1962 - 1963، ص 22 .

¹⁵⁷ - د/ سعد واصف " المرجع نفسه" ص 17.

¹⁵⁸ - Richard (P.J.) " Histoire des institutions d'assurance en France " Paris, 1956, édition de l'Argus, P 7.

¹⁵⁹ - أبوزيد عبد الباقي مصطفى " المرجع السابق" ص 35 .

يجوز أن يكون ذلك مدعاة للتهوين من شأن التأمين الإلزامي و إنما محاولة علاج هذا الإهمال و هو يكمن في وسيلتين أولهما تشديد المشرع للعقوبة المقررة عن حوادث القتل الخطأ و حوادث الإصابة بالخطأ،¹⁶⁰ و ثانيها وضع استثناءات تود على مبدأ تعويض ضحايا حوادث المرور أين تكون للمسؤولية دور في التعويض ، و ذلك حتى لا تفقد وصفها المعنوي و شكلها العقابي الذي يبررها بحيث أن الخطأ أو عدم اتخاذ إجراءات الحيلة و الحذر من طرف السائقين يفتح المجال أمام العقوبة الجزائية و المدنية التي يكون لها صداها من أجل ردع كل المتسببين في أخطار حوادث المرور.¹⁶¹

ثالثاً: إصدار نصوص قانونية تنظم عمليات التأمين

يرى أنصار التأمين الإلزامي في ردهم على خصومه أن فرض التأمين الإلزامي على السيارات يفرض على الدولة التدخل بموجب نصوص لتنظيم العلاقة بين المؤمنين

¹⁶⁰ - و هذا ما أقره المشرع الجزائري في قانون العقوبات المعدل و المتمم بقانون رقم 06-23 المؤرخ في 2006/12/20.

بحيث تنص المادة 288 " كل من قتل خطأ أو تسبب في ذلك برعونته أو عدم احتياطه أو عدم انتباهه أو إهماله أو عدم مراعاته الأنظمة يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى ثلاث سنوات و بغرامة من 20000 إلى 100000 دج".
تنص المادة 289 " إذا نتج عن الرعونة أو عن عدم الاحتياط إصابة أو جرح أو مرض أدى إلى العجز الكلي عن العمل لمدة تتجاوز ثلاثة أشهر فيعاقب الجاني بالحبس من شهرين إلى سنتين و بغرامة من 20000 إلى 100000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين".

¹⁶¹ - و هذا ما أدى بالمشرع الجزائري لإبراز الأخطاء التي تستوجب الحماية و الضمان لذا قرر فيه سقوط حق المؤمن له في التعويض لاسيما في حالة السياقة في حالة السكر أو الحالات المتشابهة أو سارق المركبة و شركائه، و هذا ما هو منصوص عليه على التوالي في المواد 14 و 15 من الأمر 15/74 أو تخفيض التعويض حسب مساهمة الخطأ المرتكب في أحداث الضرر وفقاً للمادة 13 من الأمر، و كذلك الأمر بالنسبة للحالات المنصوص عليها في المادتين 3 و 5 من المرسوم التطبيقي 34/80 المؤرخ في 1980/02/16 و الذي يتضمن شروط تطبيق المادة 07 من الأمر 15/74 و كل هذه الحالات سوف نتعرض إليها بدقة و تفصيل عند الخوض في دراسة دور المسؤولية في تعويض ضحايا حوادث المرور.

و المستأمنين و المضرورين¹⁶²، و ذلك من أجل خلق نوع من الضمانات القانونية وفقا لنصوص قانونية آمرة تتحدد بمقتضاه شروط الضمان و سعر التأمين مع إجبار المؤمنين على قبول ضمان جميع المخاطر، كما لا يجوز بأي حال للشركات أن تضع قواعد و شروط مخالفة للقانون لتعلق تلك القواعد بالنظام العام، و لا يجوز مخالفتها وفقا لما نص عليه القانون إلا إذا كان ذلك لمصلحة المضرور أو المؤمن له لاسيما إذا ما تعلق بالدفع،¹⁶³ كما يتم من خلاله كذلك إلزام المؤمن بسداد التعويضات لكافة مستحقيها ووفقا للشروط المحددة بالوثيقة و المعلومة مسبقا و التي لا يجوز مخالفتها و إذا ما تم مخالفتها فإن جزاء ذلك بطلان الشروط التي لا تتفق مع النص القانوني و بهذا نصل إلى قدر واف من الحماية و التنظيم لصالح المضرورين و المؤمنين و المؤمن لهم.¹⁶⁴

أما عن حرية المؤمن في اختيار التعاقد مع المستأمنين و هو ما يتعلق بتعارضه مع مبدأ حرية الإرادة في التعاقد يكفي أن نحيل فيه ما قلناه، بالنسبة لتغليب مصلحة الجماعة على مصلحة الفرد لنبين عدم جدوى هذا النقد ضف إلى ذلك تدخل الدولة في ظل النظام الرأسمالي أصبح ظاهرة واضحة دعت إليها الحاجات الاجتماعية و لم يعد هناك ما يسمى بالحرية المطلقة في التعاقد.

¹⁶² - وهذا ما جسده المشرع الفرنسي بمقتضى قانون 31 ديسمبر 1989 محدثا بعض التعديلات التي لوحظ عنها أنها تحد من تعسف شركة التأمين في مواجهة المؤمن له و المضرور.

Loi N° 89-1014 du 31 Décembre 1989. La reforme des disposition relatives au contrat d'assurance et a la protection des assures. J. O. 3 Janv. 1990. P. 63. Commentaires : courrouy. Le droit des parties au contrat. D'assurance. D. Chron. 1990, 190.

Yvonne Lambert-Faivre "Actualité Législative" Dalloz. Paris, France, 1991. P1.

¹⁶³ - د/ سامي عبد الله الدريعي، "مدى استفادة الغر المأذون له بالقيادة من التأمين الاجباري من المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات الآلية" دراسة تحليلية و تأصيلية للقانونين الكويتي و الفرنسي، "مجلة الحقوق، العدد الثالث السنة 33، مجلس النشر العلمي، الكويت، 2009، ص 71.

¹⁶⁴ - د/ خالد مصطفى فهمي "المرجع السابق"، ص 11.

رابعاً: إشراف الدولة و رقابتها على عمليات التأمين

يرى مؤيدي التأمين الإلزامي في ردهم على خصومهم أن الدولة سوف تأخذ على عاتقها مسألة الرقابة على عمليات التأمين من خلال وضع شركات التأمين تحت سيطرة رقابية فنية و إدارية حكومية من خلال وضع الضوابط الخاصة بإتباع مبدأ الإفصاح و الشفافية على مستوى السوق،¹⁶⁵ تلزمها بلأن تقدم سنوياً ميزانياتها و حساب الأرباح و الخسائر و بيان الإيرادات و النفقات مشتملاً على احتياطي التعهدات القائمة و الاحتياطي الخاص بالتعويضات تحت التسوية و بيان الأموال التي يجب الاحتفاظ بها في بنوك الدولة محل نشاطها إلى غير ذلك من البيانات التي تطلبها جهات الرقابة كما يمكن للأجهزة الرقابية الحق في فحص أعمال شركات التأمين إذ اتضح لها أنها أصبحت غير قادرة على الوفاء بالتزاماتها¹⁶⁶ كما أنه من اختصاصات سلطات جهات الرقابة فحص الشكاوي التي تقدم ضد شركات التأمين، كما لجهات الرقابة الحق في استعمال سلطة الضبطية القضائية ورقابة أيضاً وسطاء التأمين (السماسة)¹⁶⁷ و على ضرورة حصولهم على ترخيص و تسجيلهم في السجل الخاص بهم.¹⁶⁸

¹⁶⁵ - أ/ خيرى سليم " دور الإشراف و الرقابة على صناعة التأمين في ظل العولمة " مجلة التأمين و التنمية مكتب

خدمات التأمين و إعادة التأمين، العدد 1 لسنة 2002، دمشق، سوريا، ص 39.

¹⁶⁶ - أ/باسل عبود " الرقابة على التأمين تضبط إيقاع الجوانب المختلفة للعملية التأمينية " مجلة التأمين والتنمية مكتب

خدمات التأمين و إعادة التأمين، العدد 21 و 22، عام 2005، ص 15 .

¹⁶⁷ - Jean Bigot et Daniel Langé, " Droit des Assurances" tome 2, " La Distribution de l'Assurance", L.G.D.J, Paris, France, 2000, P 287

¹⁶⁸ - و هذا ما جسده المشرع الجزائري من خلال القانون رقم 63 - 201 المؤرخ في 08 يونيو سنة 1963 و المتعلق بالالتزامات المترتبة على شركات التأمين التي تمارس نشاطاتها في الجزائر (الجريدة الرسمية العدد 39 لسنة 1963) ، الأمر رقم 127/66 المؤرخ في 6 صفر عام 1386 الموافق لـ 27 مايو سنة 1966 و المتضمن إنشاء احتكار الدولة لعمليات التأمين (الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية للسنة الثالثة، العدد 3 و 4، ص 503).

انظر د/ بن خروف عبد الرزاق " المرجع السابق " ص 32.

كما أن تخضع الشروط العامة لوثيقة التأمين أو أي وثيقة أخرى تقوم مقامها تأشيرة إدارة الرقابة التي تستطيع أن تفرض العمل بشروط نموذجية،¹⁶⁹ كما أن على شركات التأمين عند إبرام أي اتفاق يخص التعريفات أو الشروط العامة و الخاصة للعقود أو التنظيم المهني أو المنافسة أو التسيير المالي يتعين على موقعي هذا الاتفاق تبليغه مسبقا إلى إدارة الرقابة قبل وضعه حيز التنفيذ تحت طائلة البطلان،¹⁷⁰ ك ذلك الأمر بالنسبة لتدخل الدولة في تحديد سعر التأمين الإلزامي عبر تشريعاتها الخاصة،¹⁷¹ و كذلك رقابته على عمليات إعادة التأمين الدولية و التي تهدف إلى تثبيت و تقنين المخاطر بين مجموعة من معيدي التأمين.¹⁷²

و من خلال هذه المعطيات على الرقابة و الإشراف التي تمارسها الدولة على عملية التأمين لا يكون من شأنها أن تكون سببا في هدم هذا النظام.

¹⁶⁹ - و هذا ما أقره المشرع الجزائري في المادة 227 من الأمر 07/95 المؤرخ في 25/01/1995 (الجريدة الرسمية رقم 29 المؤرخة في 08/03/1995) المعدل و المتمم بالقانون رقم 04/06 المؤرخ في 20/02/2006 (الجريدة الرسمية العدد 15 المؤرخ في 12/03/2006) بحيث تنص المادة 227 على ما يلي: "تخضع الشروط العامة لوثيقة التأمين أو أية وثيقة أخرى تقوم مقامها لتأشيرة إدارة الرقابة التي تستطيع أن تفرض العمل بشروط نموذجية. تسلم إدارة الرقابة التأشيرة المنصوص عليها في الفقرة الأولى أعلاه في أجل خمسة و أربعين (45) يوما من تاريخ الاستلام و بانقضاء هذا الأجل تعتبر التأشيرة مكسوبة. تعرض مسبقا كل الوثائق التجارية الموجهة للجمهور على إدارة الرقابة التي يمكن لها أن تطلب تعديلها في أي وقت".

¹⁷⁰ - انظر المادة 228 من الأمر 07/95 المعدل و المتمم بالقانون 04/06.

¹⁷¹ - أ/ مصباح كمال " التأمين الإجباري على السيارات، أسس و ضوابط التسعير " مجلة التأمين و التنمية، مكتب خدمات التأمين و إعادة التأمين، العدد 01 لسنة 2002، دمشق، سوريا، ص 33.

¹⁷² - انظر في هذا الشأن د/ محمد حسام محمود لطفي " المرجع السابق " ص 70.

د/ أحمد شرف الدين " المرجع السابق " ص 62 و ما بعدها.

د/ مروان بن حسن محمد إسماعيل " المرجع السابق " ص 201.

د/ بن خروف عبد الرزاق " المرجع السابق " ص 18.

و من خلال ما تم عرضه بالنسبة للرأي المعارض و المؤيد لضرورة فرض نظام التأمين الإلزامي، أنه و في اعتقادنا أن كل الصعوبات و العقبات التي أفرزه خصومه و التي تهدف أساسا إلى إلغاء إجبارية التأمين، قد أصبحت لا تشكل أدنى عائق في ظل إتباع السبل و الإجراءات التي انتهجها الرأي المؤيد لضرورة فرض نظام التأمين الإلزامي و كل ذلك كان في المرحلة الأولى.

إلا أن خصومه لم تكتف فقط بمهاجمته بل ذهب بعد فشلهم بمحاولة زلزلة هذا النظام من خلال اقتراح أنظمة أخرى تمثل أكثر ضمانا في رأيهم لحماية المتضررين من حوادث السيارات و ذلك كبديل لنظام التأمين الإجباري و قبل الحكم على هذه الأنظمة يجدر بنا دراسته و مناقشته و مدى أحقيته في تبوء مرتبة إجبارية التأمين

المبحث الثاني: الحلول التي اقترحت كبديل لنظام التأمين الإلزامي و مناقشته

أمام ما وجهه للمعارضين لإجبارية التأمين من أسانيد و حجج التي تفند نظام التأمين الإلزامي راح البعض إلى اقتراح حلول أخرى تؤدي في نظرهم إلى قدر واف من الحماية و التنظيم لصالح المضرورين و المؤمنين و المؤمن لهم في إطار حوادث السيارات، و التي تقتضي من معرفة مضامينها و مناقشتها، لذا سوف نعالج نظام الضمان المالي و مناقشته **(المطلب الأول)** ثم نظام التأمين التلقائي أو الذاتي و مناقشته **(المطلب الثاني)** إلى أن نصل إلى نظام صندوق الضمان و مناقشته **(المطلب الثالث)** لنختم هذا المبحث بخلاصة عامة.

المطلب الأول: نظام الضمان المالي و مناقشته

سوف نتعرض في هذا الفرع إلى دراسة محتوى نظام الضمان المالي و ما يوفره من حماية بالنسبة للمتضررين من حوادث المرور (الفرع الأول) و مناقشة هذا النظام من خلال مقارنته بنظام التأمين الإلزامي (الفرع الثاني).

الفرع الأول: نظام الضمان المالي

يتلخص محتوى هذا النظام في أنه يتعين على كل مالك سيارة بعد أن يرتكب الحادث الأول أن يثبت يسره بالنسبة للمستقبل، حتى يتمكن من ضمان تعويض المضرور إذا ما وقع منه الحادث الثاني، و هذا ما يستدعيه أن يقدم على أحد الأمور الثلاثة فإما أن يقدم وديعة أو يقدم كفالة أو يعقد تأميناً من مسؤوليته من أجل مواجهة الحادث في المرة الثانية،¹⁷³ أي أن جوهر هذا النظام هو أن ينتظر حتى يقع الحادث الأول ثم بعد ذلك يطلب من المسؤول أن يقدم ضماناً بالنسبة للمستقبل.¹⁷⁴

الفرع الثاني: نقد هذا النظام

ما يعاب على هذا النظام أنه يضحى بأول مضرور لكل قائد سيارة نظراً لأنه لا يلتزم بالضمان إلا بعد وقوع الحادث الأول، بالإضافة إلى أنه لا يمكن التريث حتى

¹⁷³ - و هذا النظام كان معمولاً به في إنجلترا إذ يسمح القانون الإنجليزي لأصحاب السيارات بعدم تأمين من مسؤوليتهم إذا قدموا ضمانات أخرى كوضع مبلغ 15000 جنيه إسترليني بين يدي المحاسب الخاص بالمحكمة العليا أو بحوزة شرطة الأمن بالشروط المحددة في القانون لهذا سمي بالنظام ضمان إجباري بدلاً من التأمين الإجباري.

Mahmoud Abdel Rahman Mohamed Ali, "Assurance Automobile Obligatoire, étude comparative des droits anglais , égyptien et français", thèse pour le doctorat d'état en droit, Faculté des Science Juridique, Université de Renne, France 19 juin 1981 P 24 .

¹⁷⁴ - و تم تطبيق هذا النظام بالفعل في الولايات المتحدة الأمريكية (عدا ثلاث ولايات طبقت نظام التأمين الإجباري و هي ولاية ماساشوسيت، و نيويورك، و كارولينا الشمالية)، كما اخذ به في كندا (عدا إقليم ساسكاتشوان الذي طبق نظام التأمين الإجباري و يسمى نظام "Financial responsibility" كما قد اقترح البعض تطبيقه في فرنسا.

انظر د/ أبو زيد عبد الباقي مصطفى، " المرجع السابق"، ص 40.

الحادث الأول من أجل دفع الضمان ذلك لعدة اعتبارات إذ يمكن أن يؤدي ذلك إلى وفاة صاحب السيارة أو إصابته بعاهة مستديمة في الحادث الأول، إلى جانب أن قائد السيارة قد يرتكب الحادث و يلذ بالفرار، كذلك الأمر يصدق في حالة ارتكاب الحادث من طرف شخص غير حاصل على رخصة سيطرة السيارة مما يؤدي بالضرورة إلى الاستغناء عن السيطرة و دفع الضمان في المرحلة الثانية، كما يفتح المجال ليرتكب عدد كبير من السائقين لحوادث السيارات نظرا لعدم المبالاة في عدم دفع الضمان في المرحلة الأولى.

و لهذه الأسباب لا يكون هذا النظام في نظرنا دعاء الاستغناء عن التأمين الإلزامي و هو ما أثبتته التجربة في البلاد التي أخذت به.

المطلب الثاني: نظام التأمين التلقائي أو الذاتي

سوف نتعرض في هذا المطلب إلى مضمون هذا النظام (الفرع الأول)، وما وجه له من نقد (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مضمون هذا النظام

يحمل هذا النظام في طياته إنشاء صندوق للتأمين و يتكون رأس ماله من حصة إضافية على الوقود، و بهذه الوسيلة لن تفلت سيارة من التأمين.

و بالتالي يكون صاحب كل سيارة مؤمنا له من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور تأميناً تلقائياً بمجرد تحريك السيارة ممثلاً في كمية الوقود التي تستهلكها و بالتالي متناسباً مع درجة احتمال وقوع الخطر¹⁷⁵، و هو يشكل بذلك رقابة قبلية على عمليات التأمين و التي كانت أحد أسباب مهاجمة فكرة التأمين الإلزامي، كما هو في نظر أنصاره نظام سهل لا يحتاج إلى تنظيم معقد كما هو الأمر بالنسبة التأمين الإجباري و هو في نفس الوقت يغني عنه.

¹⁷⁵ - د/ سعد واصف " المرجع السابق " ص 221.

الفرع الثاني: نقد هذا النظام

نظرا لسهولة تطبيقه فإنه تلقى انتقادات عديدة و عنيفة أهمها :

أولا: فمن زاوية أنها نظام يبدو بسيط و سهل لأول وهلة إلا أن سهولته ظاهرية و يصعب من الناحية العملية ضبط هذه المسألة و ذلك نظرا إلى أن الضريبة لن تفرض إلا على (البنزين) بالرغم من أن هناك عربات أخرى تشتغل بوقود غير البنزين مثل الطاقة الكهربائية و الغاز الطبيعي و الفحم مما يؤدي إلى إفلاته من دفع الضريبة التي يقرها هذا النظام، كما أن الوقود قد يستخدم في أغراض أخرى عديدة مثل تشغيل المصانع والتدفئة، قوارب الصيد، السكك الحديدية، المترو، الجرارات الزراعية ... الخ.

و بالتالي فهذه الأغراض الأخيرة لا يجوز أن يفرض على استهلاك (البنزين) بالنسبة لها تلك الضريبة، و هذا بدوره سيؤدي إلى التعقيد لصعوبة معرفة أغراض استهلاك الوقود، و هذا إلى جانب احتمال التلاعب و التزوير لعدم دفع الضريبة.

ثانيا: ومن ناحية أخرى فهو يمثل نظام غير عادل وذلك لأنه يؤسس الضريبة على عدد الكيلومترات ممثلة في كمية البنزين التي تستهلكها السيارة وبالتالي يقيس درجة الخطر المحتمل بمقدار المسافة التي تقطعها السيارة، وهذا التفسير خطأ لأن احتمال وقوع الخطر لا يقوم على مقدار المسافة التي تغطيها السيارة بل يقوم أساسا على نوع السيارة ومدى سعتها فمثلا سيارة نقل الركاب تتسع لخمسین راكبا تستهلك كمية البنزين تعادل تلك التي تستهلكها سيارة نقل البضائع لها نفس قوة المحرك بالرغم أن احتمال وقوع الخطر حوادث جسيمة أكثر بكثير من الضرر المحتمل وقوعه من سيارة نقل الأشخاص وهذا إلى جانب التمييز بين قائد سيارة محترف وحريص وبين آخر مهمل .

ثالثا: كما أن هذا النظام لن يعفي أصحاب السيارات من اللجوء إلى التأمين التقليدي إذ أنه لن يغطي إلا المسؤولية الناشئة عن الحوادث التي تقع للغير ويبقى بعد ذلك

على أصحاب السيارات لتغطية الأخطاء الأخرى كسرقة السيارة، الحريق، كسر الزجاج كل الأضرار التي تصيب السيارة اللجوء إلى نظام التأمين التقليدي¹⁷⁶.

بالإضافة إلى قصوره في تغطية كل الأضرار التي تقع للغير إذ أنه يغطي فقط تلك الأضرار التي تقع داخل الوطن، أما خارجه فإن هذا النظام لن يغطيه، كما لو سافر جزائري إلى تونس وارتكب حادثاً هناك أو حضر تونسي إلى الجزائر ارتكب حادثاً فإن الصعوبة ستقوم فيما يتعلق بتحديد المصدر الذي زوده (البنزين) هل هو الجزائر أو تونس في المثالين السابقين.

المطلب الثالث: نظام صندوق الضمان ومناقشته

سوف نتعرض في هذا الفرع لمضمون هذا النظام ومدى نجاعته في حماية المتضررين من حوادث السيارات ومدى أحقيته في التبوء مكان نظام التأمين الإجباري حسب أنصاره (الفرع الأول) ومناقشته (الفرع الثاني).

الفرع الأول : مضمون نظام صندوق الضمان:

تم إنشاء نظام صندوق الضمان في فرنسا¹⁷⁷ كبديل لنظام التأمين الإجباري الذي ارتفعت الأصوات للمطالبة به في ذلك الوقت وهي تتجلى في إنشاء هيئة تضم بصفة إجبارية جميع الشركات التي تمارس عمليات التأمين المتعلقة بالأخطار التي تترتب على استغلال السيارات في فرنسا والأجنبية التي تمارس نشاطها في فرنسا، وذلك تحت إشراف وزارة المالية على أن يقوم الصندوق بتغطية الحوادث الجسمانية التي تلحق

¹⁷⁶ - د/ أبو زيد عبد الباقي مصطفى "المرجع السابق" ص43.

¹⁷⁷ - أنشئ نظام صندوق الضمان في فرنسا بمقتضى المادة 3/15 من قانون 1951/12/31 المعدل و المتمم بقانون 7 يناير 1959 والمكمل بالقانون 26 مارس 1959 لتغطية الحوادث البدنية التي تلحق بالأفراد نتيجة لحوادث السيارات وهو نفس الذي طبق في الجزائر قبل الاستقلال وباعتبار فرنسا كانت تعتبر الجزائر مقاطعة فرنسية.
د/ سعد واصف "المرجع السابق" ص210.

بالأفراد¹⁷⁸، كما كان التعويض لا يشمل جميع المضرورين في حوادث السيارات وإنما مقصوراً على المضرورين الفرنسيين أو المقيمين في فرنسا أو من بلد تعامل فرنسا بالمثل بمقتضى معاهدة تبادل¹⁷⁹، وعلى ألا يكون معوضين بمقتضى نظام آخر أو شخص آخر في الحالات الآتية :

1. إذا كان مرتكب الحادث غير معروف.
 2. إذا كان مرتكب غير مؤمن له وكان غير مليء أو كان التأمين غير كافي .
 3. إذا كان المؤمن في حالة إفلاس ، وهي حالة نادرة جداً ومع ذلك فهي محتملة الوقوع، ويحل الصندوق محل المضرور في الرجوع على المسؤول أو مؤمنه بما دفع مضافاً إليه الفوائد والنفقات¹⁸⁰، كما اقترح للتمويل صندوق الضمان عدة موارد مالية.¹⁸¹
- وخلاصة القول أن أنصار هذا النظام يرون أنه كافي وحده لحماية المتضررين من حوادث السيارات ولا يشكل أي عائق فهو نظام بسيط ولا يحتاج إلى تلك الرقابة الشديدة المكلفة والتي كانت أحد الأسباب مهاجمة نظام التأمين الإجباري وما يشبهه من تعقيدات في التسيير .

¹⁷⁸ - أ / مورييس منصور "التأمين الإلزامي من المسؤولية عن حوادث السيارات"، مشروع الخدمات الاجتماعية

و الإسكان في شركة التأمين الوطنية، بدون طبعة، بغداد، العراق، 1968، ص 191.

¹⁷⁹ - Simon Federico, "Risques modernes et indemnisation des victimes de dommages corporelles", bruylant bruxelles, 1990, P. 36 : 39.

¹⁸⁰ - د/ محمد إبراهيم الدسوقي "تعويضات الوفاة و الإصابة و تلف الممتلكات الناجمة عن حوادث مركبات النقل

السريع دار الكتب، بدون طبعة ، أسبوط ، مصر ، 2007، ص 113.

¹⁸¹ - أثارت الكثير من الجدل نظراً لعدالتها أو عدم عدالتها وهي تتمثل في :

50% من غرامات الناتجة عن مخالفة المادة 1 من قانون 1958/02/27 الذي يلزم الأشخاص الطبيعيين والمعنويين بعمل تأمين إجباري وهذه الغرامة تتراوح 10.000 فرنك و 5 مليون فرنك طبقاً للمادة 50 من القانون المذكور أعلاه.

-مساهمة من شركات التأمين بواقع 10% من مجموع أعباء الصندوق والتزاماته
totalité des charge du fond de garantie.

-مساهمة من وزارة الخزانة بنسبة معينة وتخضع لصندوق الإشراف وزارة الخزانة"

أنظر د/ سعد واصف، المرجع السابق، ص 219.

الفرع الثاني: نقد هذا النظام

في الواقع إن الذي دعا إلى التفكير في إنشاء صندوق الضمان في فرنسا هو النجاح الذي تحقق بإنشاء صندوق الضمان في مجال حوادث العمل 1898، كما أن فكرة صندوق الضمان تقوم أساسا على تعويض المضرورين الذين لا يستطيعون الحصول على التعويض من المسؤول فهو بمثابة ضامن احتياطي لا يظهر إلا في تلك الحالات وحدها. ورغم الشريحة التي يعوضها الصندوق إلا أنه عجز عن تعويض كل المتضررين في حالة ارتكاب الحادث من شخص مجهول أو غير مؤمن كذلك عن عجزه حماية المضرور في حالة إفلاس المؤمن.

إلا أنه وبالرغم من المزايا فإنه لا يغني من إقرار نظام التأمين الإلزامي وذلك لأنه لا يعوض إلا الأضرار الجسدية وحدها دون غيرها من الأضرار المادية الأخرى، كذلك فإنه لا يعوض جميع المضرورين وإنما بعضهم فقط.

هذا بالإضافة إلى الصعوبات التي أدت إلى سقوطه بسبب عدم الوصول إلى هدفه نظرا لثقل المصاريف المالية التي فاقت النفقات المقدرة والمقررة في القانون مما نتج عنه عدم استطاعته عدم نهوض هذا الجهاز ما لم نجبر جميع أصحاب السيارات على التأمين.¹⁸²

¹⁸² - Mahmoud Abdel Rahman Mohamed Ali, Op. Cit, P 24.

خلاصة عامة:

وفي اعتقادنا أن وجوب تطبيق كلا من النظامين التأمين الإجباري وصندوق الضمان من أجل حمل رسالة تعويض جميع ضحايا حوادث السيارات إذ يأخذ النظام التأمين الإلزامي على عاتقه تعويض الأضرار الناتجة على الأشخاص المؤمنين أما الصندوق الخاص بالضمان يتولى تغطية الأضرار في حالة ما إذا كان المسؤول عن الحادث مجهول أو غير مؤمن أو عدم كفايته وفقا لما تم عرضه، وبذلك يكمل كل منهما ما في الآخر من نقص وقصور إذا يقفان جنبا إلى جنب في مواجهة الخطر الاجتماعي للسيارة.

كما أن اتجاه المشرع الفرنسي إلى إقرار نظام صندوق الضمان بمقتضى المادة 3/15 من قانون المالية الصادر في 31 ديسمبر 1951 التي جاء في بدايتها أن إنشاء نظام صندوق الضمان لن يؤثر في إمكان الأخذ بنظام التأمين الإجباري فيما بعد وذلك يرجع لتخوف المشرع الفرنسي من أن تسفر التجربة عدم كفاية صندوق الضمان كنظام يحمي المضرور، وبالفعل حدث ما توقعه المشرع وزادت أعباء الصندوق بصورة كبيرة بالإضافة إلى تمديد صلاحياته و عدم جعله خاص بضحايا حوادث السيارات لدرجة هددت بعدم إمكانية الاستمرار في أداء دوره وهذا ما دعا بالمشرع الفرنسي ليتدخل مرة أخرى بين قانون رقم 208 بتاريخ 1958/02/27 ومرسوم رقم 135 بتاريخ 1959/01/07 بفرض تأمين إجباري لجميع المركبات ذات محرك، ومنذ ذلك التاريخ لم يسمح لأي شخص أن يستعمل مركبة ذات محرك دون أن يؤمن عليها ضد المسؤولية المدنية.

المبحث الثالث: موقف التشريعات المقارنة من نظام التأمين الإجباري على السيارات
استطاع النظام التأمين الإلزامي أن يثبت مكانته لتوفير حماية كافية للمتضررين من حوادث المرور في ظل عجز قواعد المسؤولية المدنية التقليدية عن ذلك مما أدى بجميع التشريعات العالمية لتفنيده (المطلب الأول) و اعتباره من النظام العام (المطلب الثاني) لنصل إلى خلاصة عامة لهذا المبحث.

المطلب الأول: تفنيد التشريعات المقارنة لنظام التأمين الإلزامي على السيارات
رغم الانتقادات التي وجهت للنظام التأمين الإلزامي من أجل إثبات قصوره وفشله على حماية ضحايا حوادث المرور وما تتخلله من اقتراحات لنظم كبدايل عنه، إلا أنه في النهاية خرج منتصرا وفرض نفسه من خلال اعتناقه الكثير من التشريعات ابتداء من بداية القرن 18 إذ بدأت السيارة كظاهرة تفرض نفسها على الحياة اليومية، و ثم بدأ التفكير في إيجاد سبل وقوانين لحماية المتضررين من حوادث السيارات بعد أن فشل في ذلك، إلا أن مساعي المشرع في البداية اقتصر في المرحلة الأولى على إصدار تشريعات خاصة ومحدودة لحماية المتضررين، وقد بدا واضحا في فرنسا إذ طبق مجال التأمين الإلزامي على بعض أصناف السيارات كسيارات السباق أو اختبارات السرعة بالمرسوم 25 جويلية 1935 المعدل بمقتضى مرسوم 18 أكتوبر 1955 وكذلك بالنسبة لسيارات النقل العمومي للمسافرين بمرسوم 25 فيفري سنة 1935 والمعدل بمقتضى مرسوم 12 جانفي سنة 1939 كذلك الأمر بالنسبة لسيارات النقل العام للبضائع بمقتضى مرسوم 13 يوليو 1935 والذي حل محله مرسوم 12 جانفي 1939.¹⁸³

¹⁸³ - Mahmoud Abdel Rahman Mohamed Ali, Op. Cit, P 22.

وبعد ذلك خلق نظام صندوق الضمان من أجل تعويض المتضررين من حوادث المرور سواء عرف المسؤول أو لم يعرف أو سقط حقه في الضمان وقت الحادث.....الخ.

إلا أن هذا الجهاز سقط بسبب عدم وصوله لهدفه وفقا لم تم شرحه سلفا مما أدى بالمشرع الفرنسي بضرورة اعتناقه لنظام التأمين الإلزامي كحل نهائي لمشكلة التعويضات التي أفرزتها حوادث المرور وفقا لقانون رقم 208 بتاريخ 27/02/1958 ومرسوم رقم 135 بتاريخ 07/01/1959.

ثم عرف انتشارا واسعا في أرجاء المعمورة في المنتصف الثاني من القرن 19 كنظام دعت إليه الحاجة الماسة لحماية المضرور فلقد طبق في إنجلترا سنة 1930 وفي سويسرا 1932، وفي ألمانيا الغربية 1939، كذلك الأمر بالنسبة للقوانين التي صدرت بمقتضى معاهدة البينلوكس المبرمة في 07 جانفي 1955 بين لكسمبورغ وبلجيكا وهولندا التي أوصت بإصدار تشريعات خاصة بنظام التأمين الإجباري تتفق وأحكامها، وقد صدرت بالفعل هذه القوانين في دول المعاهدة تبعا، فصدر قانون 14 فيفري سنة 1955 في لكسمبورغ، وبذلك كانت أولى الدول الثلاثة التي استجابت للمعاهدة ثم تبعتها بلجيكا بمقتضى قانون 01 جويلية سنة 1956 ثم صدر في هولندا قانون 30 ماي سنة 1963 كذلك أخذ بنظام التأمين الإجباري القانون الياباني 1955 والقانون التونسي قانون 30 نوفمبر 1960، وكذلك القانون الاسباني قانون 24 ديسمبر 1962 والقانون الإيطالي قانون 24 ديسمبر 1969.¹⁸⁴

المطلب الثاني: نظام التأمين الإلزامي على السيارات من النظام العام.

إن الفرد كائن اجتماعي يبحث بدافع الفطرة على الاشتراك مع غيره في البحث عن الضمانات اللازمة التي تؤمن له الاستمرارية في هذا المجتمع من الأخطار التي تلحق به السيارة إذ أصبحت هذه الأخيرة تمثل خطراً اجتماعياً يهدد أمن وسلامة المواطنين¹⁸⁵ مما أدى بالدول إلى السعي للإقرار بنظام التأمين الإلزامي لجلب الأمان و الاطمئنان للأفراد رغم ما يقال عنه من نقد، إلا أنه استطاع في النهاية على أن يعمل من أجل تحقيق الأهداف النبيلة للمجتمع لأنه يعتبر من قبيل التعاون والتكافل بين أفراد المجتمع¹⁸⁶، بحيث يعمل على توفير الضمانات اللازمة لحصول المضرورين من حوادث السيارات على حقوقهم في التعويض وفي مجتمعات لا يعرف فيها الجار جاره ولا يسأل فيها القريب عن قريبه، مما أدت الحاجة الماسة إلى مثل هذه القوانين التي تعمل على لم شمل المجتمع وتحقيق أهدافه، إذ لا يكفي أن يؤمن بعض الأفراد أو أغلبهم بمزايا نظام التأمين الإلزامي حتى يقف القانون مكتوف في انتظار لإيمانهم الاجتماعي به.

بل إن مهمة المشرع الرشيد أن يبادر إلى تعميم هذا النظام طالما آمن هو بمزاياه وفوائده وفقاً لقواعد أمر لا يجوز للأفراد الاتفاق على مخالفتها إذ أن نظام التأمين الإلزامي من النظام العام¹⁸⁷، إذ أتى ذلك بعد أن آمن المشرع بضرورة وجودها على نحو معين تحقيقاً للمصالح العامة وفي نفس الوقت لا يعتبر منع الأفراد من مخالفتها مصادرة لمبدأ حرية التعاقد بل هو تنظيم لهذا المبدأ إذ أن صاحب السيارة الحريص يسعى من تلقاء نفسه إلى أن يستأمن من مسؤولية وهذا إجراء لمصلحته ومصلحة من يضررون من نشاطه فإذا لم يدرك صاحب السيارة ما في هذا النظام من حسن وفائدة له و لغيره، فإن إجباره على التعاقد فيه لمصلحته ومصلحة غيره، ينبغي ألا يلتفت فيه إلى اعتراضه .

¹⁸⁵ - د/ عادل زيد عبد الله المطيري "مرجع السابق" ص21.

¹⁸⁶ - د/ موسى جميل النعيمات " المرجع السابق" ص 74

¹⁸⁷ - د/ سعد واصف " المرجع السابق" ص21.

كما أنه لا يجوز التنصل من أحكام قانون التأمين الإلزامي أو الإعفاء من الخضوع له مهما كان صاحب السيارة مليئاً أو مقتدراً أو مهما قدم من ضمانات ولا يجوز بأي حال من الأحوال الاتفاق على حكم مخالف للقانون يكون فيه ضرر بالمؤمن له أو بالمضرور أو إنقاص من حقوق أيهما ومنعاً من إدراج شرط أو تقرير جزاء لم ينص عليه القانون أو كان مخالفاً لروح القانون.

المبحث الرابع: توسيع نطاق التأمين الإجباري لحماية أفضل للمضرورين

تجسيدا لحماية الضحايا وفقا لنظام قانوني أمر، راح الفقهاء بالمناداة بضرورة إجراء إصلاحات جذرية من أجل تقويم مسار التأمين الإجباري بهدف الوصول لحماية كافية للنصوص العامة التي تحكم المسؤولية المدنية لتنظيم مركز المتضررين من هذا النوع من الحوادث من خلال إعداد مشاريع تعين المشرع في تنظيم هذا الموضوع نظرا لعدم التناسب بين التأمين الإجباري من جهة والإصلاح السريع للأضرار خاصة الأضرار الجسمانية من جهة أخرى¹⁸⁸.

وفي هذه الظروف بات هم بعض الجامعيين والقضاة والمحامين وضع مشاريع إصلاحية مثل مشروع Andre Tunc (المطلب الأول) ومشروع Bedour (المطلب الثاني) مشروع بيدو (المطلب الثالث) مشروع شينو (المطلب الرابع).

المطلب الأول: مشروع Andre Tunc

نظرا للتزايد المطرد لحوادث السيارات في فرنسا وما نجم عنها من عواقب وخيمة جراء كثرة الضحايا وعجز قواعد المسؤولية عن حمايتهم وفقا لما تم شرحه سالفاً، نادى الأستاذ Andre Tunc بأهمية وضع قانون جديد خاص بحوادث المرور من خلال تقديمه للمشروع يتكون من شطرين أساسيين¹⁸⁹:

أولهما يتعلق بضرورة تغيير أساس المسؤولية في حوادث السيارات وثانيهما يتعلق بتوسيع نطاق التأمين الإجباري بطريقة تؤدي إلى تعويض كل المضرورين¹⁹⁰ وذلك لأن

¹⁸⁸ - Mahmoud Abdel Rahman Mohamed Ali, Op.cit. P 05.

¹⁸⁹ - والذي نشر بعد ذلك في مؤلفه بعنوان "أمان الطريق" وهو يحمل مشروع قانون المرور.

أنظر أ/ عبد العزيز بوزراع "النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور في الجزائر" "مجلة الفكر القانوني"، العدد الثاني، اتحاد الحقوقيين الجزائريين، الجزائر، 1985، ص 90.

¹⁹⁰ - د/ إبراهيم الدسوقي "الإعفاء من المسؤولية عن حوادث السيارات" "المرجع السابق" ص 32.

تأسيس المسؤولية المدنية في حوادث السيارات على فكرة الخطأ غير مقبول ذلك باعتبار أن هذا النظام معقد ومشكوك فيه وغير ملائم للوضعية ويرتكز على نصوص غامضة لأي شيء، وأساسه فكرة أن الإنسان المستقيم (النزيه) لا يرتكب خطأ غير أننا نخطئ ولا نستطيع تجنب أخطاء الآخرين ولو حاولنا جاهدين تفادي ذلك كما أن ظروف حوادث المرور تتوقف على حظ الضحية على الصدفة كون وجود أو عدم وجود شهود في أماكن الحادث و كون الشهود يدلون بشهادتهم بشفافية كل ما رأوه أو غير قادرين على ذلك¹⁹¹. ونتيجة لذلك اقترح تانك نظام مسؤولية موضوعي يلغي فكرة البحث عن الخطأ¹⁹² بتغطية السائقين لمسؤولياتهم في إطار قانوني يعمل وكأن شركة التأمين غير موجودة¹⁹³ وبالتالي حسب رأيه يتم تعويض كل شخص عن الأضرار الجسمانية على الأقل مهما كانت نوعية الأشخاص المتضررين من الحادث سواء كانوا راجلين، أشخاص منقولة وحتى سائقي السيارات وحتى الأشخاص الذين تسببوا في الحادث بأخطائهم باستثناء خطأ جسيم¹⁹⁴.

¹⁹¹ - أ/ عبد العزيز سليم "المرجع السابق" ص 123.

¹⁹² - باستثناء بعض الأخطاء الجسيمة و الإرادية ليس فقط لتعديل التعويض ، و لكن أيضا لتبرير التظلمات الجزئية للمؤمن أو المضاعفة و الزيادة في رسم أقساط التأمين.

أنظر د/ سعيد مقدم "المرجع السابق" ص 216.

¹⁹³ - Andre Tunc, "Commentaire de l'arrêt de 29 juin 1966, chambre civil, paris in recueil", Dalloz, jurisprudence, 1966 ; p 646.

¹⁹⁴ - يتفق البروفيسور Tunc مع البروفيسور Street الانجليزي الذي أعد مشروع في إطار إصلاح وضعية ضحايا حوادث المرور في إنجلترا في ضرورة تعويض جميع ضحايا حوادث السيارات ، إلا أن Tunc يرى ضرورة استبعاد تعويض الأشخاص الذين يرتكبون الأخطاء الجسيمة ، في حين أن Street يرى عكس ذلك و ينادي بضرورة تعويض جميع الضحايا حتى الأشخاص الذين يرتكبون أخطاء جسيمة وحتى العمدية لأن البحث في نظره عن الفاعل يجبرنا إلى إجراء تحريات طويلة المدى وبالتالي تعطيل التعويض.

أما بخصوص الأضرار المادية نستطيع احتماليا وعند الاقتضاء جبرها على أساس الأخذ بنظام الإصلاح ويرى أنه من الأفضل الاعتماد على نظام جزافي كما يمكن أن يعرض المؤمن كليا عند إثبات عدم ارتكاب هذا الأخير أي خطأ.¹⁹⁵

أما بالنسبة للأضرار الجسمانية سواءا في حالة الجروح (أولا) أو حالة الوفاة (ثانيا).

أولا: في حالة الجروح

يتم تعويض ضحايا المصابين بجروح جراء حوادث المرور.

1- عن مصاريف العلاج :

أ- عن العجز المؤقت عن العمل (ITT).

ب- عن العجز الدائم الجزافي (IPP).

ويتم حسابها في حدود المرتب الضائع في الأجر الوطني الأدنى المضمون.

2- عن مصاريف الضرر الجمالي الاستثنائية فقط.

ثانيا: في حالة الوفاة

فيعوض الأشخاص الذين هم تحت كفالة المتوفى عن كل المصاريف والدخل المفقود غير أن ضرر التألم والضرر المعنوي والأضرار الأخرى الغير خاصة بالأموال فقد اندثرت¹⁹⁶.

المطلب الثاني: مشروع Bedour

يعتبر الفقيه من مؤيدي النظام الحالي إذ كان ينادي بضرورة وضع إصلاحات جذرية تتولى اختراق قواعد المسؤولية دون إلغاء فكرة الخطأ نهائيا بسبب هشاشة سائقي السيارات على اعتبار أنه تجاوز حلقات التمرن التي تكون له عبئا كبيرا في إرساء معنى الخطأ في السياقة.

¹⁹⁵ - أنظر د/ بوقرة علي " المرجع السابق"، ص460.

¹⁹⁶ - Mahmoud Abdel Rahman Mohamed Ali, Op.cit. P 08.

كما أن الحرية الاجتماعية والشعور الجماعي اقتضى عدم التخلي عن فكرة الخطأ. إذ أن الهدف يكمن حسب رأيه في تعويض كل الضحايا لكن التعويض يقوم على أساس الخطأ، أما الحوادث التي حدثت دون سبب ظاهر أو حدثت من أطفال قصر فالضحايا يتحصلون على تعويضات تحسب على أساس قواعد جزائية عكس الحوادث التي تحدث بسبب أخطاء فادحة غير مسموح بها. كل ذلك من أجل خلق نوع من المسؤولية على سائقي السيارات تنبهم بضرورة الحيلة والحذر تحت غطاء تقليل من معاناة ضحايا حوادث السيارات.

المطلب الثالث: مشروع بيدو Bidou

وهو المشروع الذي أعده الأستاذ بيدو سنة 1968 والذي يفرق بين حالتين: الأولى: حالة ثبوت خطأ جسيم أو غير مغتفر من السائق وفيها يحصل المضرور على تعويض كامل.

ثانياً: حالة عدم معرفة ظروف وأسباب الحادث و هنا يحصل المضرور على تعويض جزافي قد يكون أقل من الضرر الذي أصابه.¹⁹⁷

المطلب الرابع: مشروع شينو Chenot

يرتكز مشروع شينو على نظام المسؤولية المدنية التي تشمل فكرة الخطأ والخطر ويرى أن ضحايا حوادث المرور تشكل طائفتين تتمثل الأولى في ضحايا مستعملي الطرقات العامة وهم الأشخاص الذين يتعرضون للخطر ويتعلق الأمر هنا بالأشخاص المنقولة على متن المركبة بما فيهم أفراد العائلة أو الأشخاص على متن سيارة الخصم كذلك الأمر بالنسبة للراجلين أصحاب الدراجات وكل الأشخاص المصابة بجروح أو المتوفاة يتقاضون تعويضات على جزء من الأضرار التي أصابتهم من هذه الحوادث باستثناء سائق السيارة في حالة عدم إثباته لخطأ الفاعل.

¹⁹⁷ - د/ إبراهيم الدسوقي "الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات" المرجع السابق ص33.

أما الطائفة الثانية من الضحايا وهم حراس أو سائقي السيارات وهم الذين يسببون أخطار فيتم تعويضهم وفقا للقواعد العامة للمسؤولية، أي أن الخطأ هو الدافع الوحيد لمسؤوليتهم و يمكن لسائق السيارة أن يتصل من مسؤوليته في حالة الخطأ العمدي الذي يرتكبه الضحية أو تقلص التعويضات الممنوحة إذا كان الأمر يتعلق بالأخطاء الغير مسموح بها أو كانت عرضية¹⁹⁸.

¹⁹⁸ - Mahmoud Abdel Rahman Mohamed Ali, Op.cit. P 09.

خلاصة عامة

في حقيقة الأمر إن كل المشاريع التي تم التعرض إليها و التي لم يتم التعرض لها¹⁹⁹ كانت تصب في وابل واحد ألا و هو ضرورة إلغاء قواعد المسؤولية التقليدية التي تعتبر غير عادلة في تعويض ضحايا حوادث السيارات حتى و إن اختلفت في درجات الأخذ بخطأ كأساس المسؤولية من مشروع لآخر و التي يمكن أن يستعين به المشرع في سن النصوص القانونية المتعلقة بقواعد و كفيات تعويض ضحايا حوادث السيارات. كما يعد مشروع Tunc أحدث و أرقى مشروع و الذي فصل بشكل واضح ما تتخلله فكرة البحث عن الخطأ من إجراءات معقدة يصعب في غالب الأحيان إسناده لشخص ما في ظل ما تفرزه السيارة من تعقيدات.

إلا أنه و بالرغم من تعدد المشاريع المقترحة لتنظيم المسؤولية عن حوادث السيارات خاصة مشروع Tunc و على الرغم كذلك مما بذله الفقه من مجهودات في هذا الشأن لم تحمل المشرع الفرنسي على سن قانون يضمن حماية أفضل لضحايا حوادث السيارات بل ظل ساكنا و لم يتدخل تاركا تنظيم هذه المسألة لقواعد القانون المدني بسبب

¹⁹⁹ - بالنسبة للمشاريع القديمة و التي تنادي بضرورة تحسين وضعية المضرور في إطار قواعد المسؤولية التقليدية و مشروع القانون الذي اقترحه الأستاذان Bernard و Dauthie في 05 ديسمبر 1906، و مشروع الأستاذ امبروازكولان في سنة 1908، كذلك الأمر بالنسبة لمشروع القانون المقترح من طرف الأستاذ "Wahi" في عام 1908، و كذلك الأمر بالنسبة للمشروع المقترح من طرف الأستاذ "Humbert Ricolfi" و كذلك الاقتراح المقدم من طرف الأستاذ "بيكار".

انظر د/ إبراهيم الدسوقي، "الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات"، "المرجع السابق"، ص 30. أما بالنسبة للمشاريع الحديثة و التي تنادي بضرورة وضع قانون خاص بتعويض ضحايا حوادث السيارات هناك مشروع قانون الذي تقدم به الأستاذ "شازيل Chazelle" أمام مجلس الشيوخ الفرنسي بتاريخ 16/06/1977 و كذلك مشروع قانون الذي تقدم به الأستاذ "بيروقونيل Groutel, Berr" في 01 أكتوبر 1977 كل هذه المشاريع كانت في النظام الفرنسي.

أما في إنجلترا مشروع "ستريت Street" و مشروع القضاء "justice"، و مشروع "Person".
Mahmoud Abdel Rahman Mohamed Ali, Op.cit. P11.

موقف مجموعات شركات التأمين التي يسيطر عليها رأس المال الخاص و التي رفضت دائما النظام المقترح بالنظر إلى الزيادة في الأعباء المالية التي يسببها²⁰⁰ إلا أن المحاولات لم تتوقف بالرغم من فشله إذ واصلت الدعوة الدؤوبة و من أجل إرضاخ المشرع الفرنسي لهذه الضغوط المستمرة و الانتقادات الحادة إلى غاية 17/10/1984 أين صادق مجلس الوزراء على مشروع "بادينتر" تم التصويت عليه أخيرا في 17 ديسمبر 1984 من طرف البرلمان الفرنسي و بالتالي صدور قانون رقم 677 لسنة 1985 الصادر في 05 يوليو 1985²⁰¹ الخاص بتعويض ضحايا حوادث المرور. أما بالنسبة إلى المشرع الجزائري فلقد كان سباقا في حمل راية تقرير حماية أفضل لضحايا حوادث السيارات من المشرع الفرنسي مستعينا بالمشاريع المقترحة في هذا المجال لاسيما مشروع Tunc الذي جسده المشرع الجزائري في ثوب الأمر 15/74 المؤرخ في 30/01/1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و بنظام تعويض الأضرار الذي أحدث ثورة حقيقية في قواعد المسؤولية نتيجة لسيطرة حق المضرور جسديا في حوادث المركبات الآلية في التعويض نظرا لطبيعة هذا الضرر الذي يجب التعويض عنه دون النظر إلى تحقق المسؤولية، و ما جاء في هذا الأمر يعتبر أكثر عمقا و شمولية من القانون الفرنسي إذ يعتبر حقا ضمان فعال و حماية أكيدة له، فهو يقر بتعويض المضرور و لو كان المسؤول مجهولا، بل و لو كان غير مؤمن.

²⁰⁰ - أ/ عبد العزيز بوزراع " المرجع السابق " ص 91.

²⁰¹ - Clarrount " L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation " "l'amalgame de la responsabilité civile et l'indemnisation automatique", D.1985 chronique, p 237.

المبحث الخامس: حقيقة التأمين الإجباري على السيارات

إن قيادة السيارة في هذا العصر يتضمن مخاطر شتى بالرغم من مهارة السائقين وقدرته على القيادة، إلا أن الإحصائيات تشير إلى موت وجرح عشرات الآلاف من الناس كل سنة²⁰² إذ لا يهمل أن يقع هؤلاء تحت رحمة سائق متهور أو مفسر لذا اتجه المشرعون صوب هذا المشكل بغرض التأمين الإجباري لتغطية المخاطر الناجمة على السيارات رغم محاربته باسم الليبرالية الاقتصادية و خوف من التدخل السريع للدولة من جهة²⁰³، وخلق نظم كبداية لنظام التأمين الإجباري من جهة أخرى، إلا أن كثرة الحوادث و الارتفاع في معدلاتها تم الفصل النهائي في المعارضات التي كانت ضد هذا النظام بموجب قواعد آمنة تضمن من خلاله تغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن السيارات إضافة إلى ضمان القدر الأوفر من الحماية من تنظيم دقيق وبسط المشرع لهذه الحماية بفرض تغطية كافة الأضرار تحت غطاء التأمين الإلزامي لذا إستلزم بنا الأمر معرفة تعريف هذا العقد و أساسه (المطلب الأول) مروراً بالطبيعة المميزة لعقد التأمين الإلزامي (المطلب الثاني) لنصل لأهميته (المطلب الثالث).

د/ عبد القادر العطير " المرجع السابق" ص 264 .²⁰²

²⁰³ -Mohamed Abdel Rahman Mohamed Ali, Op-Cit, p 21

المطلب الأول: تعريف عقد التأمين الإجباري على السيارات و أساسه

سوف نتعرض في هذا المطلب لتعريف عقد التأمين الإلزامي على السيارات

(الفرع الأول) و الأساس القائم عليه هذا النظام (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف عقد التأمين الإلزامي على السيارات

التأمين في معناه العام هو عملية بمقتضاها يحصل أحد الطرفين لقاء مقابل مالي

هو القسط على تعهد لصالحه أو لصالح الغير من الطرف الآخر وهو المؤمن إذ يقوم هو

الأخير بأداء معين في حالة تحقق خطر معين ، ويقوم المؤمن بهذا عن طريق تحمله

لمجموعة من الأخطار وإجراء مقاصة بينهما وفق لقوانين الإحصاء، وهذا التعريف حسب

نظر جل الفقهاء ينطبق على كافة أنواع التأمين عن الأشخاص وعن الأضرار²⁰⁴، كما

يهدف التأمين من المسؤولية إلى ضمان المؤمن له عند رجوع الغير عليه فهو يؤمن ذمة

المؤمن له ضد الديون التي تشغلها نتيجة رجوع الغير عليها فيعوضه عن الأضرار

ويعرف البعض أنه تأميناً يتم لحساب الغير أي لحساب من يتعلق به، إذ يبرم بواسطة

المسؤول المحتل الذي يدعي لنفسه صفة المؤمن له لحساب ضحاياه المستقبليين²⁰⁵، كما

يعتبر التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات إحدى صور

التأمين من المسؤولية وهو عقد يهدف إلى ضمان الأضرار التي تلحق بالغير من سيارة

²⁰⁴ - انظر في هذا المعنى:

د/ مروان بن حسين محمد إسماعيل "المرجع السابق" ص 12

د/ صلاح الدين طلبه "التأمين" دار المعارف، بدون طبعة، الإسكندرية مصر، 1977، ص 56.

د/ محمد محمد أبوزيد "المرجع السابق" ص 11

د/ أحمد شرف الدين "المرجع السابق" ص 11

- إذ عبر عليه بعض الفقهاء عن ذلك بالقول "إن التأمين من المسؤولية عقد تعويض يقصد به تعويض الضرر الذي

يلحق المستأمن".

أنظر د/ موسى جميل النعيمات "المرجع السابق" ص 61 .

المؤمن له و التزام يقع على المؤمن بتغطية مسؤولية مالك السيارة ، أو أي شخص وقع منه حادث السيارة متى ثبت خطأه بلأن يدفع للمضرور من الحادث تعويضا عن الضرر الذي أصابه جسمه متى تحققت مسؤولية مرتكب الحادث، إذ أن عقد التأمين الإجباري يهدف إلى حماية المضرور من خطر يحتمل وقوعه فيلتزم المؤمن بسداد التعويض للمستفيد، وفي نفس السياق يعتبر التأمين على السيارات بأنه ضمان لمالك السيارة أو من تقع تحت حراسته من رجوع الغير عليه بالتعويض²⁰⁶ .

الفرع الثاني: أساس عقد التأمين الإجباري

أهم فكرة أساسية يقوم عليها عقد التأمين الإلزامي هي التعاون بين المؤمن لهم الذين يهددهم خطر واحد ويرغبون في توقي نتائج الضرر كما يعتمدون إلى مساهمة كل منهم في تحمل هذا الضرر بجمع مبلغ مالي²⁰⁷، أو كما يطلق عليه جانب من الفقه تبادل المساهمة في الخسائر، يقوم نيابة عنهم المؤمن بإدارة هذا المبلغ و تنظيم العلاقة التعاونية بين المؤمن لهم حتى يساهم في توزيع الكارثة بين مجموع المؤمن لهم²⁰⁸ وفقا لقواعد الإحصاء²⁰⁹، ويحدد المشرع مبلغا محددا للقسط التأميني المفروض على المؤمن لهم وكيفية تسيير العلاقة التأمينية بين المؤمن و المؤمن له وفقا لنصوص قانونية أمرت تقتضي التقيد به¹.

²⁰⁶ - د/ جديدي معراج " المرجع السابق " ص 110.

²⁰⁷ - د/ توفيق حسن فرج " المرجع السابق " ص 21.

²⁰⁸ - David Bickel haupt " General Insurance " 11th Edition, Richard Irwin, Tnc, Lnois, 1983 P 44.

²⁰⁹ - Margeât "statistique et cout des accidents de la circulation" Assurance, Fr, 1975, P462.

المؤرخ في 09 أوت 1980"، "د/ راشد راشد " التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري ديوان المطبوعات الجامعية ، بدون طبعة، بن عكنون الجزائر، 1992، ص 17 .

كما يقوم عقد التأمين الإلزامي على مساهمة المؤمن لهم في تجزئة وتفتيت الخطر حتى لا يتحملة شخص بمفرده، إذ يتم من خلاله توزيع الخطر على مجموعة من المؤمنين لهم لتلاقي آثاره وتقليل من خطورته أو كما يسمى جانب من الفقه جهة الدفاع المشترك ضد الخطر²¹⁰، كما أن الضرر الذي يصيب المؤمن له لا يتمثل في وقوع الخطر ولكن في رجوع المضرور على المؤمن له بالتعويض، كما أن جانب من الفقه يرى أن المؤمن له يقصد من التأمين الإلزامي أن يؤمن نفسه لمصلحة نفسه لا أن يؤمن المضرور و لا أن يؤمن نفسه لمصلحة المضرور.

المطلب الثاني: الطبيعة المميزة للتأمين الإلزامي على السيارات

للتأمين الإجباري على السيارات طبيعة تميزه عن غيره من الأنواع الأخرى من التأمين وذلك باعتباره عقد إجباري (الفرع الأول) مع انفراد القانون بتنظيم العلاقة التعاقدية (الفرع الثاني) كما يتميز بأنها عقد شروط باستفادة المضرور بالتعويض (الفرع الثالث) إذ يمكن للضحية الحصول على تعويض وفقا للتسوية الودية (الفرع الرابع) مع إبراز رأينا في هذه المسألة (الفرع الخامس).

الفرع الأول: التأمين على السيارات عقد إجباري

ألزمت جل الدول بمقتضى التأمين الإلزامي على كل مالك للسيارة عن إبرام عقد التأمين بشروط وقواعد آمرة تتعلق بالنظام العام²¹¹، يغطي المسؤولية المدنية التي تترتب عليه أو على أي شخص آلت إليه المركبة بموجب إذن من صاحبها وفقا لقوانين النافذة عن الأضرار الجسمانية أو المالية، التي يسببها استعمال هذه المركبة، وذلك لدى إحدى شركات التأمين المرخص لها، باعتبار أن التأمين الإلزامي نظام واقى تلتزم الدولة

²¹⁰ - د/ خالد مصطفى فهمي " المرجع السابق " ص 19 .

²¹¹ - د/ محمد إبراهيم الدسوقي "تعويض الوفاة و الإصابة الناجمة عن حوادث السيارات" المرجع السابق، ص 310 .

بتوفيره بهدف اجتماعي إنساني موجه للطبقة الضعيفة في المجتمع²¹² وحفظ لحقوقهم من خلال التعويض عليه من جهة معينة و مسؤول بالمال عن مالك المركبة و التي تتمثل في شركة التأمين²¹³ التي تجنبه خطر إغسار المسؤول إذ يحقق مصلحة مزدوجة، مصلحة المضرور حتى لا يحرم من الحصول على التعويض، ومصلحة مالك السيارة حتى لا تتأثر ذمته المالية بسبب الالتزام بالتعويض المحكوم به.²¹⁴

الفرع الثاني: تنظيم القانون للعلاقة التعاقدية

يتولى القانون تنظيم العلاقة التعاقدية بين المؤمن و المؤمن له في إطار التأمين الإلزامي على السيارات من تحديد الحقوق و الالتزامات كلا من المؤمن و المؤمن له²¹⁵ بالإضافة إلى تنظيم العقد أثناء إبرامه و سريانه و تنفيذه وانتهائه، وما يبقى للأطراف إلا تحديد ميعاد بدأ سريانه وانتهائه، مع إضافة بنود بشرط أن لا تتعارض مع مقاصد المشرع في جعل العقد إلزاميا، مما يتبادر لنا أن عقد التأمين الإلزامي عن السيارات هو عقد رضائي وليس من عقود الإذعان على أساس استغلال إرادة المشرع عن إرادة طرفي العقد، وسوف نتناول ذلك بالتفصيل من خلال تبين وجهة نظرنا في هذه المسألة.

الفرع الثالث: عقد مشروط باستفادة المضرور من تعويض

يعتبر المضرور من حوادث السيارات على تعويض عن الأضرار اللاحقة به متى كانت ناجمة عن سيارة، بغض النظر عن دورها سواء كان ايجابيا أو سلبيا منتجا أو غير منتج بحيث أن فعل السيارة قرينة قطعية عن الضرر دون حاجة إلى إثبات العلاقة

²¹² - أ/ سمير عبد القادر عسّاف " المرجع السابق " ص 58

²¹³ - أ/ فؤاد سلوم " التأمين و تأمين السيارات " دار الينابيع، بدون طبعة، دمشق سوريا، 1995 ، ص 110 و 111 .

²¹⁴ - د/ محمد إبراهيم الدسوقي " تعويض الوفاة و الإصابة وتلف الممتلكات الناجمة عن حوادث مركبات النقل السريع " المرجع السابق " ص 4.

²¹⁵ - د/ خالد مصطفى فهمي " المرجع السابق " ص 35 .

السببية، و بغض النظر عن المتسبب فيه سواء كان سائق أو مكتب التأمين أو مال ك السيارة²¹⁶ أو أقارب الضحايا.

إذ أن الضحايا يجب أن يتحقق تعويض بدون قيد يذكر حتى ولو كان المسؤول عن الضرر مجهول أو سقط حقه في الضمان وقت الحادث أو كان ضمانه غير كافي أو غير مؤمن له أو ظهر بأنه غير مقتدر كلياً أو جزئياً بحيث يكون التعويض في هذه الحالة على عاتق صندوق ضمان السيارات²¹⁷ الذي يتحمل التعويض في حالة احتجاج المؤمن بالاستثناءات الواردة على مبدأ تعويض الضحايا.

كما لا يتأثر كذلك حق الضحية في التعويض بسبب خطئه إلا في حدود معينة وذلك حتى لا تفقد المسؤولية وصفها المعنوي وشكلها العقابي الذي يبررها، وذلك من أجل ردع السائقين وتوفير أمن الطرقات²¹⁸، كما أن الخطأ يكون عديم الأثر في حالة بلوغ نسبة عجز الضحية المخطئ 50 % أو 66 % بحسب الحالة، أو في حالة وفاته في مواجهة ذوي حقوقه²¹⁹، بحيث أعطى المشرع للمتضرر بموجب عقد التأمين الإلزامي حقاً مباشراً تجاه شركة التأمين كونه المستفيد من ضمان التأمين واعتبر أن جميع الدفع التي يجوز للشركة أن تدفع بها وتتمسك بها قبل المؤمن له لا تسري في حقه.²²⁰

²¹⁶ - د/ علي فيلاي "الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض" المرجع السابق ص 363 .

²¹⁷ - المادة: 24 من الأمر 15 / 74 المؤرخ في: 1974/01/30، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام تعويض الأضرار.

²¹⁸ - المواد 13 و 14 و 15 من الأمر 15/74 ، و المادتين 3 و 5 من المرسوم التطبيقي 34 / 80 المؤرخ في 1980/02/16 الذي يتعلق بشرط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 1974/01/30 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات وبنظام تعويض الأضرار.

²¹⁹ - انظر المادة 13 من الأمر 74 - 15 و المادة 4/5 من المرسوم التطبيقي 34 / 80 .

²²⁰ - أ/ سمير عبد القادر عسّاف " المرجع السابق " ص 59 .

الفرع الرابع: الحصول على التعويض بطريقة ودية

يحصل الضحية في إطار التأمين الإلزامي على تعويض بطريقة ودية دون حاجة إلى إصدار حكم قضائي، إذ أن الأصل في التعويض يتم وفقا للتسوية الودية أما التسوية القضائية فهي استثناء، بحيث أنه بمجرد إرسال الضبطي القضائية لمحضر الحادث و الشهادات الطبية خلال مدة لا تتجاوز 10 أيام الذي يثبت بموجبه إصابة الضحية أو وفاته تبادر شركة التأمين لعرض مبالغ التعويض دون سابق إنذار²²¹ وفقا لنماذج معدة سالفاً²²²، وتجنب بذلك أحكام القضاء التي عادة ما تكون باهظة لاسيما إذا ما أخذ في تقدير التعويض غلاء المعيشة وهبوط مستوى القيمة الشرائية للنقود بالنسبة للدول التي تأخذ بنظام الغير محدد للتعويض²²³ وهنا ما يصطلح عليه كفاءة إدارة التعويضات²²⁴، إضافة إلى المصاريف القضائية التي يلتزم المؤمن بدفعها في نهاية الأمر لذلك يرغب كل من المضرور و المؤمن (شركة التأمين) في الوصول إلى حل ودي بينهما من شأنه تقصير الطريق للمضرور في الحصول على تعويض جراء الضرر الذي أصابه.²²⁵

²²¹ - حثت المحكمة العليا في اجتهاداتها على ذلك في قرار صدر بتاريخ 1992/02/04 تحت رقم 82767 عن الغرفة الجنائية جاء فيه:

"بحيث أن مجرد تلقي شركة التأمين محضر التحقيق أن تبادر بالاستدعاء الأطراف المدنية للمصالحة المنصوص عليها في المادة 16 من القانون 31/88 وان تقوم بحساب التعويضات المستحقة وعرضها على ذوي حقوق دون انتظار " - د/مقدم سعيد "المرجع السابق " ص 185.²²²

أ/موريس منصور "المرجع السابق " ص 79 .

²²³ - Mohamed Abdel Rahman Mohamed Ali, op-cit, p 277.

²²⁴ - أ/مجد سلامة " التعويضات و التسويات المباشرة في تأمين السيارات، فرع السيارات " مجلة التأمين و التنمية، مكتب خدمات التأمين، العدد 4 ، دمشق سوريا، 2003، ص 21.

²²⁵ - د/جمال الكاشف " مشكلة الخطر الثالث، نحن وحوادث السيارات " دار الطلائع، بدون طبعة، مصر 2004، ص 426.

الفرع الخامس: رأي في الموضوع

أثناء التّكلم عن أهم مميزات عقد التّأمين الإلجباري على السيارات ذكرنا في البداية أن هذا العقد هو عقد رضائي وليس عقد إذعان فإن هذا الفرض الأخير إن كان يصدق على التّأمين الإلجباري على السيارات أثناء صدور الأمر 15/74 أين كانت الدولة هي التي تحتكر مؤسسات التّأمين في إطار عملية تأمين التّأمين، فإن هذا القول لا يصدق بعد إطلاق العنان وتحرير أسواق التّأمين وفتح المجال أمام الخواص للقيام بعملية الاستثمار و دخول المؤمن (شركات التّأمين) في علاقات تعاقدية تأمينية مباشرة بالمؤمن له ، إذا لم يبقى للدولة إلا إصدار نصوص قانونية المتعلقة بالتّأمين وتنظيمه ومراقبته ، وفرض مجموعة من الإجراءات و الشروط الضرورية التي يقتضيه التّأمين الإلزامي إضافة إلى تحديد حقوق وواجبات أطراف التّأمين، وبذلك فقد التّأمين الإلزامي على السيارات طابع الإذعان واستبغ بطابع الرضائية على أساس أن عقود الإذعان تفترض وجود طرف قوي اقتصاديا يملئ الشروط على الطرف الآخر الذي لا يحق له مناقشة بنود العقد و لا رفضها، وهذا الفرض الذي لا يلزم عقد التّأمين الإلجباري على السيارات الذي يفتقده بتدخل المشرع بنصوص قانونية يعيد التوازن بين طرفي العقد بحيث لم نعد أمام عقد إذعان بالمعنى التقليدي لهذه الفكرة.

إضافة إلى ذلك فإن عقد التّأمين الإلزامي على السيارات إجباري على المؤمن و المؤمن له بموجب نصوص قانونية أمرة، و السؤال المطروح أي الطرف القوي الذي يفرض على الآخر إذ أن الحقوق و الالتزامات محددة مسبقا قبل إبرام العقد بموجب نصوص قانونية.

المطلب الثالث: أهمية التأمين الإجباري على السيارات

يلعب التأمين دوراً إنسانياً واقتصادياً واجتماعياً في حياة المجمع ات و في تطورها وخلق الشعور باستقرار الأفراد وطمأنينتهم، إضافة إلى المنفعة الاقتصادية المشروعة و الحياة الاجتماعية التي تؤخر بالأمان و الاطمئنان لذا سوف نتناول أهمية التأمين الإجباري من الناحية القانونية (الفرع الأول) و من الناحية الاقتصادية (الفرع الثاني) و من الناحية الاجتماعية (الفرع الثالث).

الفرع الأول: أهمية التأمين الإجباري من الناحية القانونية

يهدف المشرع من خلال وضع نصوص قانونية أمرة إلى تجسيد إجبارية التأمين من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور و حماية الوعاي ا المضرورين و إدماجهم في الحياة الاجتماعية من أجل أن تكون لهم سند يتفادون به الأضرار الواقعة على المضرورين، وذلك بوضع قيود على استعمال المؤمن له للسيارة وتحديد شروطه وأحكامه وضوابطه وتحديد القوانين المنظمة للسير، وذلك باعتباره خطر اجتماعي يهدد أمن وسلامة المواطنين .

كما يهدف المشرع من خلال إلزامية التأمين إلى خلق نوع من التعاون بين مجموعة من المؤمنين يهددهم نفس الخطر ، بحيث تسعى هذه الأخيرة إلى تشكيل جبهة دفاع مشترك يساهم كل من أفراد هذه الجبهة بقسط تأميني بغرض توقي الآثار الناتجة عن هذا الخطر، كما يقوم المؤمن بتنظيم التعاون بين هذه المجموعة (المؤمن لهم) إذ يظهر كالوسيط في تغطية الكوارث التي تصيبهم ويحصل نظير ذلك على قسط التأمين²²⁶ ولا يهدف المشرع من ذلك لضمان آثار مسؤولية محدث الضرر ولكن ضمان الوفاء بالتعويض للمضرور بصفة أصلية.

- د/ خالد مصطفى فهمي "المرجع السابق" ص 21 .²²⁶

د/ توفيق حسن فرح "المرجع السابق" ص 17

الفرع الثاني: أهمية التأمين الإجباري من الناحية الاقتصادية

يلعب التأمين الإلزامي دوراً اقتصادياً مهماً في حياة الأمة وفي تطورها واستقرار الأفراد وطمأنينتهم ، كما أن الوقائع و الإحصائيات تدل بشكل واضح على أن التأمين ينتشر في الدول الراقية بشكل واسع بحيث لا يمكن تصور مصالح اقتصادية مشروعة قد تتعرض في وقت من الأوقات إلى الخطر إلا و أوجد لها المختصون نوعاً من التأمين ينطبق على واقعها و يرضي رغبات أصحاب العلاقة بها²²⁷، مما يجعله قادراً على امتصاص الصدمات الاقتصادية الطارئة بصورة أفضل²²⁸، لاسيما أن حوادث المرور خلفت الآلاف من القتلى و الجرحى وشردت المئات من العائلات إضافة للخسائر المادية مما أصبحت عائق يشل نمو وتطور الدول في ظل المعوقات التي تتكبدتها في إعادة إدماج الشرائح الاجتماعية في المجتمع ولم يتأت ذلك إلا بإجماع الفقهاء و المختصون بضرورة الاستئجار بالتأمين الإلزامي من أجل تغطية المخاطر الناجمة عن استعمال المركبة في ظل غطاء يضمن الاستمرارية و الطمأنينة في نفوس الأفراد مما ينعكس بالإيجاب على المجتمعات، لاسيما وأن شركات التأمين تدفع للمؤمن لهم تعويضات كل سنة بما يزيد عن 150 مليون دولار أمريكياً²²⁹ مما يمحو مشكل تعويض الضحايا عن الدولة بتطبيق إجبارية التأمين كما يهدف التأمين الإلزامي إلى تشجيع الادخار و الاقتصاد إذ أن قسط

د/ محمد محمد أبوزيد " المرجع السابق " ص 23

د/ احمد شرف الدين " المرجع السابق " ص 45

د/ محمد حسام محمود لطفي " المرجع السابق " ص 26

- د/ جمال الدين فاخر النكّاس " خطأ المؤمن و آثاره على حقه في الضمان"، دراسة في القانون الكويتي و القانون²²⁷ المقارن"، مجلة الحقوق، العدد الرابع، الكويت، 1994، ص 5 .

²²⁸ - أ/ عبد اللطيف عبود "التأمين راكب أول قطار العولمة " مجلة التأمين و التنمية ، مكتب خدمات التأمين وإعادة

التأمين، العدد 2، دمشق سوريا، 2002، ص 7 .

²²⁹ - د/ عبد القادر العطير " المرجع السابق " ص 53 .

التأمين رغم ضآلته إذا ما قورن بالخسارة المحتملة التي بقي منها، مما يعتبر دفعه مقدمة لخسارة محتملة، فجميع الدفعات يتم تجميعها لتكوين مبلغا يمكن أن يعوض منه الأشخاص الذين يتعرضون للخسارة، فجوهر التأمين يتضمن تشجيع المجتمع على التوفير بحيث يمكن تعويض سيء الحظ عن خسارتهم²³⁰ من طرف مؤمن موسر دائما الذي يساعده على الحصول على التعويض و يشجع ذلك المضرور على الرجوع المباشر على المؤمن لتعويض الضرر الذي أصابه، و إعطاء المضرور هذا الحق، يرجع إلى عدم رغبة المشرع في إدخال التعويض عن الضرر الذي لحق بالمضرور في الذمة المالية للمؤمن له ، ويصبح بالتالي ضمن عناصر الضمان العام لدائني وفي هذا خطر على المضرور إذا كان المؤمن له م عسرا أو مفلسا ، وكذلك عدم الاحتجاج على المضرور بالدفع اللاحقة على وقوع الخطر المؤمن منه²³¹ .

الفرع الثالث: أهمية التأمين الإجباري من الناحية الاجتماعية

يهدف التأمين الإلزامي من الناحية الاجتماعية إلى تحقيق الأمن و الثقة التي تنعكس بالإيجاب على المصلحة العامة وذلك عندما يشعر الأفراد بالأمن و الاطمئنان الذي يمنحه المؤمن و يعطيه ثقة كبيرة في المستقبل²³² من خلال تخلصهم من الخوف مما قد يقع عليهم من أخطار وما قد يصيبهم من م حذورات، ولذا يقبل الفرد على شراء طمأنينته بمساهمة متواضعة لتخليص نفسه من القلق و الخوف ، فالتأمين الإلزامي يجد فيه المتضرر منفذا له دون أن يمن عليه أحد بإنقاذه أو مساعدته، وبالتالي يكون التأمين

²³⁰ - أ/ مصباح كمال "الدور الاقتصادي للتأمين في التنمية" مجلة التأمين و التنمية مكتب في خدمات التأمين و إعادة

التأمين، العدد 8، دمشق سوريا، 2003، ص 21 .

د/ عبد القادر العطير " المرجع السابق" ص 52 .

²³¹ - د/ خالد مصطفى فهمي "المرجع السابق" ص 22 .

²³² - د/ جمال الدين فاخر النكّاس " المرجع السابق " ص 6 .

الإلزامي بالنسبة للمؤمن له ملاذاً آمناً عن الشدائد وبذلك يتحقق الأمان الفردي²³³ و الاستقرار المادي والنفسي الذي يكون باعثاً للتطور²³⁴ .

بالإضافة إلى الحرص الشديد للدولة من أجل حماية الأفراد من أخطار الحوادث التي قد تهددهم وتهدد أموالهم وذلك عن طريق تعويضهم بواسطة هيئات التأمين²³⁵ يسند إليه أمر تغطية الأخطار بعنوان التأمين الإلزامي الذي أصبح ضرورة حتمية تقتضيه تطور الحياة الاجتماعية للأضرار في ظل عدم توفر أمان الطريق.²³⁶

د/ عبد القادر العطير " المرجع السابق" ص 48 .²³³

د/ توفيق حسين فرج " المرجع السابق" ص 17 .

د/ أحمد شرف الدين " أحكام التأمين في القانون و القضاء ، دراسة مقارنة "بدون دار النشر و بدون طبعة، مصر

1986- 1987 ، ص 39.

²³⁴ - أ/ عبد اللطيف عبود " المرجع السابق" ص 7 .

²³⁵ - د/ محمد أحمد البديرات، " مدى تغطية التأمين الإلزامي للأضرار الناجمة عن حوادث المركبات" ، مجلة مؤتة للبحوث و الدراسات، سلسلة العلوم الإنسانية و الإجتماعية، المجلد (23)، العدد 1، جامعة مؤتة، الأردن، 2008، ص 107.

²³⁶ - كما أن الوظيفة الاجتماعية بالغة الأهمية من الناحية الإنتاجية حيث بالإضافة إلى أنها تحقق استقرار نفسي وثقة بالقدرة على احتواء الظروف السيئة التي تحصل بشكل من الأشكال بفعل الحماية التأمينية فأنها بذلك تفتح مجالاً واضحاً لخلق الطلب على سلع جديدة وليست حالة نادرة في الكثير من البلدان عندما يمتنع الإنسان عن استخدام السيارة ما لم يجد تأميناً لها و يضمن به مسؤوليته الناشئة عن استخدامه .

انظر في هذا الشأن أ/ عبد اللطيف عبود " المرجع السابق" ص 8 .

الفصل الثالث: نطاق تطبيق التأمين الإلزامي على السيارات في التشريع الجزائري

يجب التذكير هنا أن قيادة السيارة في هذا العصر يتضمن مخاطر شتى بالرغم من المراحل الإجبارية التي تسبق عملية السياقة و كذلك مهارة السائق و قدرته على القيادة فالإحصائيات تشير إلى موت و جرح عشرات الآلاف من الناس كل سنة.

و لذا فلا عجب إذا رأينا كثيرا من الدول تضع مزيدا من القوانين لتنظيم التأمين الإلزامي لتغطية المسؤولية الناشئة في حوادث السيارات و ضمان حقوق المتضررين ففي المملكة السويدية صدر قانون التأمين الإلزامي في 10 مارس 1929، و انجلترا عام 1930، و في بلجيكا و سويسرا عام 1932، و تشيكوسلوفاكيا 1934، و في ألمانيا عام 1939، و في المغرب 1941، و مصر و اليابان سنة 1955، و فرنسا عام 1958، و في تونس 1960، و في العراق 1964، و إيطاليا 1969، و الكويت 1976 و الأردن 1985.²³⁷

أما بالنسبة للجزائر فكان ذلك بموجب الأمر 15/74 المؤرخ في 03 جانفي 1974 المتعلق بالتأمين الإلزامي على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار²³⁸، إذ يلتزم بمقتضاه ملاك السيارات بتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور²³⁹ و قبل

²³⁷ - د/ سعيد مقدم "المرجع السابق"، ص 194.

د/ سعد واصف "المرجع السابق"، ص 21

د/ عبد القادر العطير "المرجع السابق"، ص 265.

²³⁸ - الجريدة الرسمية، العدد 15 لسنة 11 بتاريخ 1974/02/19، ص 230.

²³⁹ - ذكر الدكتور "سعيد مقدم" في نفس المرجع و نفس الصفحة المشار إليها أعلاه أن التأمين الإلزامي على السيارات صدر في الجزائر سنة 1980، المعدل و المتمم عام 1995، إلا أنه غير ذلك بحيث أن الأمر 15/74 المتعلق بالتأمين الإلزامي على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار صادر بتاريخ 1974/01/30 و حتى و إن كان الدكتور يقصد سنة 1980 و هو التاريخ المصادف لصدور المراسيم التطبيقية له سنة 1980، إلا أنه رغم ذلك طبق الأمر من طرف بعض المحاكم منذ صدوره إلى غاية 1978/12/05 أين حسمت الغرفة الجنائية للمجلس الأعلى آنذاك (المحكمة العليا حاليا) برفض تطبيق الأمر إلى غاية صدور المراسيم التطبيقية له.

الخوض في غمار هذا الأمر الذي يعتبر محور الدراسة سوف نتطرق إلى مراحل تطبيق النصوص القانونية الفرنسية على المسؤولية الناشئة عن حوادث المرور في الجزائر (المبحث الأول) ثم نتعرض للإصلاحات التي استحدثها المشرع الجزائري في مجال حوادث السيارات (المبحث الثاني) ثم نتعرض مفهوم المركبة التي أخضعها المشرع الجزائري للتأمين الإلزامي (المبحث الثالث) ثم للأشخاص الملزمون بالتأمين الإلزامي (المبحث الرابع) ثم ننتقل إلى مجال الأضرار المضمونة و الأضرار الغير مضمونة (المبحث الخامس).

المبحث الأول: مرحلة تطبيق النصوص القانونية الفرنسية على المسؤولية الناشئة عن حوادث المرور

سوف نتعرض في هذا المقام إلى المراحل السابقة لصدور قانون خاص ينظم التأمين الإلزامي على السيارات و ذلك من أجل معرفة أهم النظم القانونية التي كانت تطبق على نظام المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور، بدءاً بمرحلة الاستعمار الفرنسي لمعرفة أهم الضوابط التي تحكم المسؤولية الناشئة عن حوادث المرور (المطلب الأول) مروراً بالمرحلة الانتقالية التي عرفت فيه إستمرار تطبيق القوانين الفرنسية الخاصة بمجال التأمين الإلزامي و نظام التعويض لضحايا حوادث المرور و بعض القوانين الجزائية من أجل تنظيم عمليات التأمين (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مرحلة تطبيق القوانين الفرنسية

كان التأمين في الجزائر في عهد الاحتلال يخضع للقانون المدني الفرنسي كأول مرحلة و كذلك لقانون التأمين الصادر بتاريخ 13 جويلية 1930 و المرسوم رقم 511/53 الصادر بتاريخ 21 ماي 1953 ثم المرسوم الصادر في 14 جوان و 30 ديسمبر 1938، و قانون 27 فيفري 1958.²⁴⁰

لقد سبق و أن تناولنا النظم القانونية التي كانت تطبق على ضحايا حوادث المرور في فرنسا بدءاً بتطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية وفقاً لأحكام المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي و ما تستوجبه من إثبات الضرر لخطأ في جانب حارس السيارة و العلاقة السببية بين الضرر و الخطأ من أجل الحصول على تعويض تحت عنوان تعويض في إطار المسؤولية التقصيرية²⁴¹، و استمر الحال على ذلك مما أفرز حركات احتجاجية من طرف المضطربين في إطار تعقيد و تطور المركبة و صعوبة إثبات خطأ من جانبه، إلى

²⁴⁰ - أ/ ابن عبيدة عبد الحفيظ، " إلزامية تأمين السيارات و نظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في

التشريع الجزائري" الديوان الوطني للأشغال التربوية، بدون طبعة، الجزائر، 2002، ص 11 .

²⁴¹ - أرجع إلى الصفحة 63 من الأطروحة .

أن اكتشف القضاء الفرنسي الفقرة الأولى من المادة 1384 و ذلك في صالح تأكيد المسؤولية المفترضة و التي تعرف اليوم بالمسؤولية بقوة القانون اتجاه حارس الشيء عن الأضرار التي يتسبب فيها الشيء موضوع الحراسة²⁴² و بالتالي الانتقال من مرحلة افتراض الخطأ إلى مرحلة افتراض مسؤولية حارس السيارة.

و استمر الوضع إلى غاية صدور قانون 1958/02/27 الذي أجبر كل مالك سيارة إلى إجراء تأمين يضمن مسؤوليته المدنية عن الحوادث التي يتسبب فيها للغير و يكون مسؤولاً عنها، و طبقاً لهذا القانون المتمم بواسطة قانون 1959/01/07²⁴³ فإن المسؤولية إما أن تكون عقدية أو تقصيرية و عليه كل مالك مركبة ملزم بإبرام عقد مع شركة التأمين من أجل تغطية المسؤولية الناتجة عنها، و في كلتا الحالتين فإنه يفترض خطأ سائق المركبة المؤمنة و هذا الخطأ الذي يقبل إثبات العكس، و تبعاً لذلك فإن على المؤمن أن يثبت خطأ السائق في أن مسؤوليته تكون ثابتة، و بالتالي فهو ملزم بتعويض الضحية و تبعاً لذلك تلتزم شركة التأمين بتعويض الأضرار الجسمانية و الوفاة التي يسببها للغير أما في حالة العكس فإن المتضرر مهما كان يحرم من التعويض إطلاقاً، أي أن القاعدة العامة متى توفرت شروط قيام المسؤولية المدنية من خطأ و ضرر يتمتع القاضي بسلطة تقديرية واسعة فيما يتعلق بإصلاح الأضرار الحاصلة للضحية و لا

²⁴² - د/ سعيد مقدم "المرجع السابق" ص 195.

- د/ فاضي إدريس "المرجع السابق" ص 68 .

- د/ حفيظ عاشور "تعويض ضحايا حوادث المرور أمام القاضي الجزائري" المجلة القضائية، العدد الثاني، المحكمة العليا، الجزائر، 1995، ص 28.

²⁴³ - أ / الصادق العلال "محاضرات في قانون التأمين"، بدون دار النشر ، بدون طبعة، 2008 - 2009 بن عكنون الجزائر، ص 12.

يخضع القاضي في تقديره للتعويض لرقابة المحكمة النقض إلا فيما يتعلق بالعناصر المكونة للضرر قانوناً.²⁴⁴

أما بالنسبة للجزائر و التي كانت تعتبر مقاطعة فرنسية إبان الإحتلال فهي بطبيعة الحال خضعت لنفس الإجراءات التي عرفها التطور القانوني للمسؤولية الناشئة عن حوادث المرور بدءاً بالمسؤولية التقصيرية إلى التطور الذي عرفته المسؤولية عن فعل الأشياء الغير حية في فرنسا و اكتشاف الفقرة الأولى من المادة 1384²⁴⁵، إلى التطبيق في المرحلة الأخيرة القانون الصادر بتاريخ 1958/02/27 المتعلق بالزامية التأمين على المركبة كما نصت المادة 13 منه أن تطبيقه لا يقتصر على الدولة الفرنسية بل يمتد إلى المقاطعات الجزائرية.²⁴⁶

المطلب الثاني: مرحلة الانتقالية

بعد استقلال الدولة الجزائرية في 5 جويلية 1962 أصبحت بين أن تختار أحد الحلين إما إلغاء جميع القوانين الفرنسية السارية المفعول أثناء الاحتلال الفرنسي وتبقى أمام فوضى تشريعية، أو أن تبقى مستمرة في تطبيق القوانين الفرنسية و في الأخير اضطرت إلى ضرورة الأخذ بالحل الأخير بموجب القانون رقم 157/62 الصادر بتاريخ 1962/12/31 باستثناء ما كان منها ماساً بسيادة الدولة أو يحمل طابع التفرقة العنصرية إلى غاية إصدار قوانين وطنية تنظم عقود التأمين.²⁴⁷

²⁴⁴ - أ/ بن قارة بوجمعة، "محاضرات حول النظام القانوني للمسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المرور" أقيمت على طلبية القضاة الدفعة 12، الجزائر، 2003، ص 4.

²⁴⁵ - انظر بعض الأحكام الصادرة في هذه الفترة، د/ جلال حمزة "المسؤولية الناشئة عن الأشياء الغير الحية في القانون المدني الجزائري" رسالة دكتوراه في الحقوق، بن عكنون الجزائر، 1982، ص 132 وما بعدها.

²⁴⁶ - د/ سعد واصف "المرجع السابق" ص 25

²⁴⁷ - د/ علي بوقرة "المرجع السابق"، ص 39.

و بذلك استمرت القوانين الفرنسية المتعلقة بالتأمين سارية المفعول بإرادة المشرع الجزائري و ظلت شركات التأمين بعد الاستقلال تخضع للنصوص الفرنسية السابقة الذكر إذ كانت تنص على ذلك صراحة في وثائق التأمين و كان ذلك مقبولا قبل أن يصدر المشرع الجزائري نصوص تنظم هذا الميدان.

إلى أن تم صدور قانون رقم 201 في سنة 1963 و المتعلق بتنظيم النشاط التأميني و ما يترتب عنه من التزامات مفروضة على شركات التأمين الأجنبية التي تمارس نشاطها في الجزائر.

و في ظل إعادة هيكلة الاقتصاد الوطني على أسس سليمة و تخليصه من التبعية و التخلف، بادرت الدولة الجزائرية بتأمين المصادر الحيوية للاقتصاد الوطني بما في ذلك تأمين المصالح المالية المتمثلة في البنوك، و نظرا للدور الهام الذي تقوم به شركات التأمين في الاقتصاد الوطني و ذلك بهدف توسيع نشاط الدولة و رقابتها تمهيدا لتأميمه و جزأه نصوصه²⁴⁸ و الذي تجسد بالأمر الصادر بتاريخ 27 ماي 1966 حيث أشارت المادة الأولى منه على أنه "من الآن فصاعدا يرجع استغلال كل عمليات التأمين للدولة"²⁴⁹.

و بالتالي اقتصر ممارسة جميع عمليات التأمين بالجزائر على شركة التأمين للدولة غير أن هذه النصوص التي أصدرها المشرع الجزائري كانت تتعلق بالتأمين و تسيير مؤسسة التأمين و رقابة الدولة لها تاركا بذلك قواعد العقد و حقوق و التزامات أطرافه و طرق إبرامه و انقضائه، و تحرير مجالات التأمين إلى القوانين الفرنسية التي استمر العمل بها في الفترة الانتقالية لاسيما قانون التأمين الصادر بتاريخ 13 جويلية 1930 و القوانين المكمل له، و كذلك الأمر بالنسبة للمسؤولية المدنية من حوادث

²⁴⁸ - د/ سعيد مقدم، "المرجع السابق"، ص 34.

²⁴⁹ - د/ جديدي معراج "المرجع السابق" ص 18.

السيارات التي خضعت لأحكام الفقرة الأولى من المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي و التطورات الحاصلة بشأنه لاسيما بعد إصدار قانون التأمين الإلزامي على السيارات بتاريخ 1958 و استمر الأمر على هذه الحالة إلى غاية صدور نصوص القوانين الوطنية التي تنظم مسألة التأمين بصفة عامة و التأمين الإلزامي على السيارات و نظام تعويض الأضرار الناجمة عنها بموجب نصوص خاصة.

المبحث الثاني: الإصلاحات التي استحدثتها المشرع الجزائري في مجال حوادث السيارات

إن اهتمام المشرع الجزائري بشريحة المتضررين من حوادث المرور طبعته ترسانة من القوانين التي تدخل في باب الإصلاحات القانونية التي تعالج مشكل تعويض ضحايا حوادث المرور بدءا بإنشاء صندوق خاص بالتعويضات **(المطلب الأول)** الذي يتولى تعويض الضحايا وفقا للشروط المحددة مسبقا، مروراً بصدور الأمر 15/74 الذي يتولى تنظيم كل الجوانب المتعلقة بالسيارة من تأمين و تعويض الضحايا و الذي علق تطبيقه **(المطلب الثاني)** ثم صدور القانون المدني الجزائري **(المطلب الثالث)** و الذي ينظم عقود التأمين بصفة عامة إلى غاية صدور المراسيم التطبيقية للأمر 15/74 **(المطلب الرابع).**

المطلب الأول: الصندوق الخاص بالتعويضات

سوف نتعرض في هذا المطلب إلى أول قانون جزائري يتولى تعويض ضحايا حوادث المرور بعيدا عن القوانين الفرنسية التي كانت مطبقة في هذا المجال **(الفرع الأول)** مع إبداء رأينا في ذلك **(الفرع الثاني).**

الفرع الأول: إنشاء الصندوق الخاص بالتعويضات

تم إنشاء الصندوق الخاص بالتعويضات بموجب قانون المالية الصادر بالأمر 07/69 لعام 1970²⁵⁰ بموجب المادة 70 و التي تنص على ما يلي "ينشأ صندوق خاص لتعويض ضحايا حوادث المرور المسببة من السيارة ذات محرك، و يكلف هذا الصندوق بتحمل كل أو جزء من التعويضات الممنوحة لضحايا الحوادث الجسمانية أو لذوي حقوقهم عندما تكون هذه الحوادث التي يستحقون عنها التعويض قد تسببت فيها السيارات، و في الحالة التي يكون فيها المسؤول عن الأضرار مجهولا أو غير مضمون لحد الكفاية أو يكون معسرا بصفة كلية أو جزئية".

²⁵⁰ - " المواد 70 إلى 74 من قانون المالية لعام 1970 المنشور في الجريدة الرسمية، عدد 110 السنة السادسة ص 1807".

كملاحظة أولية إن إنشاء الصندوق الخاص بالتعويضات يعد أول قانون جزائري يطبق على ضحايا حوادث المرور بشروط و حالات محدودة على سبيل الحصر و ذلك من أجل ضمان حماية أفضل في ظل سعي و هدف المشرع الجزائري إلى إرساء قواعد ضمان الأضرار الجسمانية التي تصيب ضحايا حوادث المرور²⁵¹ متى توفرت الشروط المطلوبة وفقا لما يتم دراسته لاحقا.²⁵²

أما بالنسبة للحالات التي يتدخل فيه الصندوق الخاص بالتعويضات فهي كالتالي:

- 1 حالة بقاء المسؤول عن الأضرار مجهولا.
- 2 حالة سقوط حق المسؤول عن الضرر في الضمان أثناء الحادث.
- 3 حالة انعدام التأمين على السيارة المتسببة في أحداث الضرر.
- 4 الحالة التي يكون فيها المتسبب في الضرر معروفا و لكنه غير قادر على دفع التعويضات الواجبة للمضرور.

ماعدا هذه الحالات المحددة على سبيل الحصر تبقى القوانين الفرنسية هي الواجبة التطبيق في حالة ما إذا تعلق الأمر بتعويض ضحايا حوادث المرور.

²⁵¹ يرى الأستاذ علي بوقرة أن الصندوق الخاص بالتعويضات الصادر تحت رقم 07/69 لا ينطبق إلا على السيارات التابعة للدولة الجزائرية ، و بمفهوم المخالفة أن السيارات التابعة للخواص تبقى خاضعة للقوانين الفرنسية الخاصة بتعويض ضحايا حوادث المرور وفقا للأمر 62-157 الذي يمدد تطبيق القوانين الفرنسية التي سبق الإشارة إليها، إلا أن هذا الرأي قد جنب الأستاذ الصواب على أساس أنه يتنافى و الغرض من صدور الأمر 07/69 و القاضي بحماية ضحايا حوادث المرور متى كان المسؤول عن الحادث مجهول أو سقط حقه في الضمان بغض النظر عن تبعية السيارة للدولة أو إلى الخواص ، إضافة إلى ذلك أنه من بين الحالات التي يغطيها الصندوق حالة تعذر معرفة المسؤول عن الحادث أو بقاءه مجهولا، مما يكون دليلا قاطعا على أن معرفة تبعية السيارة غير مهم بالنسبة لتكفل الصندوق من أجل التعويض و هو نفس الأمر المنصوص عليه في الصندوق الخاص بالتعويضات الفرنسي الصادر بتاريخ 1951 /12/31 و الذي يعتبر مرجعا إلى الأمر 07/69 و الذي يؤكد أن تطبيقه لا يأخذ بعين الاعتبار تبعية السيارة، كذلك الأمر بالنسبة للأمر 15/74 لاسيما المادة 24 منه التي تؤكد أن تدخل الصندوق لا يأخذ بعين الاعتبار تبعية السيارة ، إذ جاء النص عاما.

انظر أ/علي بوقرة، "المرجع السابق"، ص 39.

²⁵² - انظر الصفحة رقم: 210 من الأطروحة .

الفرع الثاني: رأينا في الموضوع:

من خلال إقرار المشرع الجزائري وفقا لقانون المالية الصادر بالأمر 07/69 لعام 1970 للصندوق الخاص بالتعويضات و الذي يتولى تعويض ضحايا حوادث المرور وفقا للحالات المحددة على سبيل الحصر، نرى من خلاله أن المشرع الجزائري وقع في نفس الخطأ الذي وقع فيه المشرع الفرنسي²⁵³، و ذلك بمعالجة مسألة الحماية لفئة قليلة التي تفقد حقها في الضمان و التي تعد استثناء على مبدأ تعويض كل ضحايا حوادث المرور و التي تبقى خاضعة للقواعد العامة للمسؤولية التقليدية وفقا لنصوص القانون الفرنسي الذي مدد تطبيقه بعد الاستقلال، وفقا لما تم شرحه سابقا مما فتح المجال أمام انتقادات الفقهاء و رجال القانون و تحصر الضحايا من هذه الوضعية مما ولد شعور المشرع الجزائري بحجم مشكلة حوادث المرور وضرورة القيام بإصلاحات جذرية و إصدار قانون شامل خاص بضحايا حوادث المرور يكفل لهم الحق في التعويض بصفة آلية و تلقائية.

المطلب الثاني: مرحلة صدور الأمر 15/74

بعد أن بادر المشرع الجزائري إلى إنشاء الصندوق الخاص بالتعويضات و الذي يخول لضحايا حوادث المرور الحصول على تعويض في حالة سقوط حقهم في الضمان، أحس المشرع بقصور قواعد المسؤولية الفرنسية المطبقة في الجزائر على ضحايا حوادث السيارات و عدم عدالتها في توفير الحماية للمتضررين، مما نتج عنها

²⁵³ - و هذا الخطأ يتمثل في أن المشرع الفرنسي أنشأ صندوق ضمان السيارات بموجب القانون رقم 1508 لسنة 1951 في 31 ديسمبر 1951 لاسيما المادة 15 منه التي نصت على إنشاء صندوق ضمان السيارات قبل فرض نظام التأمين الإجباري في فرنسا بتاريخ 27 فيفري 1958 و لائحته التنفيذية في 07 يناير 1959 فكان إنشائه مكمل لنظام الصندوق قبل فرض التأمين الإجباري، أي إيجاد الفرع قبل الأصل.

وهو نفس الشيء بالنسبة للقانون الجزائري ، إذ أنشأ صندوق خاص بالتعويضات في الجزائر بموجب قانون المالية الصادر بالأمر 07/69 لعام 1970 أما إلزامية التأمين على السيارات كان بموجب الأمر 15/74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام تعويض الأضرار بتاريخ 1974/01/30.

خلق مشاكل كبيرة و التي عرفتھا مرحلة ما قبل 1974 فيما يتعلق بإصلاح آثار حوادث المرور الجسمانية المعتمدة على أساس المسؤولية²⁵⁴، و من جهة أخرى إحساسه بمدى خطورة السيارة و تعقيد تركيبها و مدى تأثير ذلك على أمن و سلامة المواطنين و ضرورة وجود قانون يكفل للضحايا الحق في التعويض بصورة آلية و بإجراءات سهلة و بسيطة تخول لهم الاندماج في المجتمع و ذلك حتى لا تكون عاهة على الدولة²⁵⁵، و نظرا لهذه الدواعي أفرز المشرع .

²⁵⁴ - أ/ بن قارة بوجمعة "المرجع السابق" ص5.

²⁵⁵ - من بين أسباب و دوافع صدور الأمر 15/74

1- عدم تلاؤم قواعد المسؤولية التقليدية مع المفاهيم الاقتصادية و الاجتماعية الحديثة لاسيما فيما يتعلق بالأضرار الحاصلة نتيجة استعمال وسائل النقل مما أفرز ضرورة توفير الحماية للمتضررين من خلال خلق نظام تعويض تلقائي آليا.

1 تراكم ملفات الحوادث على مستوى المحاكم و شركات التأمين بسبب تعقد الإجراءات القضائية و كثرة طرق الطعن فيها.

2 ارتفاع مبلغ التعويضات المحكوم بها للمتضررين مما أدى بشركة التأمين إلى دفع تعويضات تفوق المخصصات التي حددتها في العام الذي وقع فيه الحادث.

3 -تناقض الأحكام الصادرة عن المحاكم بشأن تطبيق إجراءات الحصول على تعويض.

5- ظهور إختلاف كبير في أحكام القضاء بسبب عدم وجود ضوابط أو معايير تحديد التعويض حيث كان الاعتماد الكلي على السلطة التقديرية للقاضي وحدها و هذه السلطة لم تكن تخلو من مبالغة و ذاتية، مما أخل بمبدأ العدل و المساواة بين الضحايا في التعويض.

6- عدم استفادة جزء من الضحايا على التعويض نظرا لمسؤوليتهم في الحادث، أو حالة عدم إثبات مسؤولية المتسبب فيه، مما أفرز شريحة من الضحايا يعيشون مشاكل اجتماعية حادة في غياب تشريع يحمي الأشخاص المصابين في الحادث أو ذوي حقوقهم في حالة الوفاة.

7- زيادة عدد السيارات و السكان بصورة كبيرة مع استمرار سوء حالة الطرق و عدم تجهيزها مما أدى إلى زيادة عدد الحوادث التي تقع على الطريق، إضافة إلى زيادة الخسائر و الأضرار المترتبة على تلك الحوادث.

انظر أ/ بن قارة بوجمعة "المرجع السابق" ص 05 .

كل هذه الأسباب و غيرها أدت بالمشرع الجزائري إلى ضرورة إيجاد قانون شامل يعيد النظر في إصلاح الأضرار الناجمة عن حوادث المرور.

الجزائري عبر الأمر 15/74 المؤرخ بتاريخ 1974/01/30 المتعلق بالتأمين الإلزامي و بنظام تعويض الأضرار الذي أحدث ثورة حقيقية في قواعد المسؤولية إذ أصبح لا يعتد بخطأ كأساس للمسؤولية، كما ألغى فكرة العقد شريعة المتعاقدين التي كانت تسيطر على عقود التأمين، إذ أصبح عقد التأمين على السيارات إلزامي على كل مالك سواء كان شخصا طبيعيا أو معنويا إذ هو المسؤول و الملزم بتأمين سيارته قبل إطلاقها للسير و في المقابل التأمين الإلزامي أصبح تعويض ضحايا حوادث المرور يتم بصفة تلقائية و بمجرد إحداث السيارة لضرر جسماني للضحية يصبح دائن بالتعويض في مواجهة شركة التأمين، و هذا الاتجاه مغاير لما جرى العمل به في القواعد العامة في مجال التعويض بحيث يتعين على المضرور أن يثبت الخطأ و الضرر و العلاقة السببية بينهم إذ أن التعويض الذي يقرره الأمر 15/74 يقوم على أساس نظام قانوني خاص خارج عن نطاق المسؤولية فهو مبني على أساس نظرية الضمان و ليس على أساس الخطأ²⁵⁶ و هذا ما أكدته المادة 8 من الأمر بأن مبدأ تعويض الأضرار الجسمانية يعتمد على تعويض المطلق التلقائي²⁵⁷ لكل شخص وقع ضحية حادث مرور و لو لم يتوفر ركن الخطأ، إلا أن لا يمكن اعتبار نظام عدم الخطأ نظاما مطلقا بل هناك بعض الحالات التي تعتبر استثناء و التي تؤثر على التعويض.²⁵⁸

²⁵⁶ - د/ بن خروف عبد الرزاق "المرجع السابق" ص 227.

انظر مجموعة القرارات الصادرة بهذا الشأن أ/ بلخضر مخلوف "النصوص القانونية و التنظيمية م ع الاجتهادات القضائية" دار الهدى بدون طبعة، عين مليلة، الجزائر، 2004، ص 19.

²⁵⁷ - أ/ بوزيدي محمد " المرجع السابق"، ص 240.

²⁵⁸ - انظر المواد 13 و 14 و 15 من الأمر 15/74 المتعلقة بتعويض السائق المخطئ في الحادث و حالة تعويض السائق في حالة السكر أو تحت تأثير المشروبات الكحولية و حالة تعويض سارق المركبة و شركائه على التوالي.

كما أن الأمر أبقي على القواعد العامة للمسؤولية الموجودة في القانون المدني الفرنسي بالنسبة للأضرار المادية إذ أصبح الخطأ أساساً لتعويض تلك الأضرار²⁵⁹ كما حددت المواد 21، 22، 23 من الأمر الكيفية التي يتم بها تعويض الأضرار المادية حيث منع تسديد أي مبلغ مقابل ضرر أصاب المركبة إذا لم تكن هذه الأخيرة محل خبرة مسبقة يقوم بها خبراء مختصين في السيارات لدى شركة التأمين.²⁶⁰

كما أن الأمر أعاد تنظيم أحكام الصندوق الخاص بالتعويضات و الحالات و الشروط و ذلك حتى يتدخل الصندوق و يقوم بدفع مبالغ التعويض وفقاً للمادة 24 من الأمر 15/74 .

و لكن رغم أهمية نصوص هذا الأمر الذي جاء ليملاً الفراغ و يحقق العدالة الاجتماعية و الأمن في المجتمع إلا أنه لم يتم تطبيقه على أساس أن أغلب مواده كانت موقوفة التطبيق على ضرورة صدور المراسيم التطبيقية²⁶¹ و التي تبين كيفية تطبيق بعض المواد من الأمر و التي كادت أن تشل كل المجهودات المبذولة.²⁶²

²⁵⁹ - إذ أن المشرع الجزائري لم يجعلها مضمونة و تلقائية كالأضرار الجسمانية إذ يخضع تعويضها لعدم ارتكاب السائق لخطأ.

²⁶⁰ - أ/ بن قارة بوجمعة "المرجع السابق"، ص 7.

²⁶¹ - و هذه المراسيم التطبيقية التي أشارت إليه المواد (7، 19، 20 و 32، 34) من الأمر 15/74 و التي تتعلق على التوالي بما يلي:

1- الخاصة بالوثائق المثبتة للإلزامية التأمين و مدى شموليته و الاستثناءات و سقوط الحق في الضمان و شروط تأمين المركبة في إطار المرور الدولي.

2- الخاصة بالإجراءات المتعلقة بالأضرار و معابنتها.

3- الخاصة بتحديد شروط التطبيق المتعلقة بطريقة تقدير نسب العجز و مراجعتها.

4- الخاصة بشروط ممارسة مهنة خبير لدى شركات التأمين المختص في السيارات و المكلف بتقويم

الأضرار المادية للمركبة من جراء حادث المرور.

5- الخاصة بقواعد سير الصندوق الخاص بالتعويضات و الأجهزة الضابطة لتدخله.

²⁶² - د/ حفيظ عاشور "المرجع السابق"، ص 29.

أما بالنسبة لموقف القضاء من الأمر و الذي تباين في تطبيقه من عدمه، بحيث التزمت بعض المحاكم بتطبيقه منذ البداية أما بعض المحاكم فقد رفضت تطبيقه صراحة إلى غاية أن حسمت الغرفة الجنائية للمحكمة العليا (المجلس الأعلى سابقا) هذا الخلاف بقرار أصدرته بتاريخ 1978/12/05 في قضية برفضها تطبيق الأمر إلى غاية صدور المراسيم.²⁶³

و هذا و أمام استحالة تطبيق الأمر 15/74 إلى بعد صدور المراسيم التطبيقية ظلت قواعد المسؤولية في القانون المدني الفرنسي لاسيما المادة 1384 هي المطبقة أما المحاكم الجزائرية من أجل حصول ضحايا حوادث السيارات على تعويض. أما بالنسبة لشروط عقد التأمين و أحكامه و التزامات أطراف العقد فضلت هي الأخرى خاضعة إلى أحكام قانون التأمين الفرنسي، و القوانين الجزائرية بالنسبة للشركات التي تمارس عمليات التأمين و التي صدرت بعد الاستقلال في إطار تأميم المصالح الحيوية للاقتصاد الوطني.

المطلب الثالث: مرحلة تطبيق القانون المدني الجزائري

استمر العمل بالقانون المدني الفرنسي و القوانين المتعلقة بالتأمين إلى غاية 1975 في ظل تعليق تطبيق الأمر 15/74 المرهون بصدور المراسيم التطبيقية له، مما أفرز شعور السلطة الجزائرية بأن ظروف البلاد تتطلب جزأة القوانين، أين بادرت إلى

²⁶³ - إلا أن هناك من يرى أن تعليق الأمر على صدور المراسيم التطبيقية المقصورة على بعض المواد المشار إليها أعلاه على أساس أنها لا تمس جوهر الأمر المحدد للتعويضات إذ أن تطبيق الأمر لغاية صدور مثل هذه المراسيم لا أساس له.

أ/ بن قارة بوجمعة "المرجع السابق"، ص 24.

إصدار القانون المدني الجزائري²⁶⁴ الذي يعتبر الشريعة العامة بالنسبة لجميع القوانين، إذ تضمن الفصل الثالث مسألة الفعل المستحق للتعويض من الباب الأول المعنون بمصادر الالتزام من الكتاب الأول المعنون بالالتزامات، نصوص القواعد المتعلقة بالمسؤولية عن الفعل الشخصي من المواد 124 إلى 133، و المسؤولية عن فعل الغير المواد 134 إلى 137 و المسؤولية الناشئة عن الأشياء 138 إلى 140.

أما بالنسبة للمواد التي يحدد على أساسها تعويض ضحايا حوادث السيارات و هي المادة 124 و التي تقابلها المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي و القائمة على الخطأ الواجب الإثبات من قبل المضرور في مواجهة المسؤول²⁶⁵ و التي تم تطبيقه في المرحلة الأولى في المحاكم الفرنسية.²⁶⁶

كذلك الأمر بالنسبة للمادة 138، و التي تقابلها المادة 1384 و التي تنص على ما يلي: "كل من تولى حراسة شيء و كانت له قدرة الاستعمال و التسيير و الرقابة يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء، و يعفى من هذه المسؤولية الحارس للشيء إذا اثبت أن الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عمل الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة".

و بالتالي فالحقت المادة المسؤولية فيه بحراسة الشيء و ليس لمالك الشيء و هو آخر ما توصل إليه القانون المدني الفرنسي.²⁶⁷

²⁶⁴ - الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق لـ 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري (الجريدة الرسمية، العدد 78، المؤرخة في 30 / 09 / 1975).

²⁶⁵ -Nour-Eddine TERKI, " *Les obligations, Responsabilité civile et Régime général* ", office des publications universitaires, Alger, Juin 1982, P 58 et 59.

²⁶⁶ - انظر الصفحة رقم 62 من الأطروحة .

²⁶⁷ - انظر الصفحة رقم 78 من الأطروحة .

و أهم ما عرفته هذه المرحلة هي تطبيق قواعد المسؤولية المدنية عن فعل الأشياء الغير حية وفقا للمادة 138 على ضحايا حوادث السيارات و القائمة على أساس إفتراض المسؤولية من جانب حارس السيارة إذ لا يستطيع هذا الأخير أن ينفي المسؤولية عن نفسه، إذ جاءت الفقرة الثانية من المادة 138 قاطعة في دلالتها على أن هذه المسؤولية لا يمكن نفيها قبل الحارس إلا بإثبات السبب الأجنبي المتمثل في القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ أو فعل المضرور أو فعل الغير.²⁶⁸

كما أن القضاء الجزائري طبق أحكام المادة 138 على المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، كما عمل على إعطائه تفسيرا أوسع للمادة التي تنص على أنه يكون مسؤولا على الأضرار التي تسببها مكينات كل من له قدرة الاستعمال و التسيير و الرقابة عليها، أما في نظر المجلس الأعلى للقضاء يعتبر مسؤولا على الأضرار التي تسببها الآلات الميكانيكية كل من له قدرة الاستعمال و التسيير و الرقابة حتى و لو لم يكن مالكا لها.

كما أن المسؤولية المفترضة التي لا يمكن التخلص منها إلا بإثبات السبب الأجنبي تم نقلها إلى مجال حوادث المرور لإعفاء الضحايا غير المنقولين من تبرير خطأ صاحب السيارة.²⁶⁹

كما أن بعض المحاكم و المجالس القضائية أخضعت المسؤولية عن حوادث السيارات لخطأ في بعض الأحيان طبقا للمادة 124 ق م، و التي تستوجب إثبات الخطأ من جانب حارس السيارة للحصول على حقه في التعويض.

²⁶⁸ - أ/ أحمد طالب " نظام تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر" المجلة القضائية، العدد

الثاني، المحكمة العليا، الجزائر، 1991، ص 307.

²⁶⁹ - د/ مقدم سعيد" المرجع السابق"، ص 195.

أما بالنسبة للمجلس الأعلى سابقا (المحكمة العليا حاليا) فكان يخضع هذه المسؤولية للمادة 138 من القانون المدني و يؤسسها على قرينة افتراض المسؤولية و أحيانا يستعمل عبارة المسؤولية بقوة القانون²⁷⁰ و استمر ذلك إلى غاية صدور المراسيم التطبيقية للأمر 15/74.²⁷¹

كما تضمن القانون المدني الجزائري أحكام عقد التأمين في الفصل الثالث من الباب العاشر من المواد 619 إلى 643²⁷² إلا أن النصوص التي أوردها المشرع في القانون المدني لم تتناول سوء الأحكام و القواعد العامة الكلية دون الأحكام و القواعد التفصيلية التي ترك أمر تنظيمها لقوانين خاصة تصدر في هذا الشأن.

كما يجب التذكير في هذا المجال أن أحكام القانون المدني نصب على جملة من الشروط و الأحكام و التزامات أطراف عقد التأمين بصفة عامة و التي أصبحت واجبة التطبيق بمجرد صدور القانون المدني الجزائري و التي تعتبر بمثابة خطوة لتنظيم عقود التأمين.

²⁷⁰ يرى الفقهاء أن الخطأ في الحراسة هو خطأ أقرب إلى الصنعة منه إلى الحقيقة ، فهو خطأ موهوم اخترعته الصياغة القانونية لتخفي تحته الواقع، حيث فرض الخطأ على المسؤول فرضا لا يستطيع التخلص منه و يرى البعض أن المسؤولية هنا قد فرضها القانون و أقامها على أساس تحمل التبعة، ذلك أن المسؤول هو الذي ألقى إلى المجتمع بشيء يصح أن يكون مصدرا للضرر و انتفع به، فإذا ما وقع الضرر فعلا وجب أن يتحمل تابعته. انظرا/ عبد العزيز بوزراع "المرجع السابق" ص 91.

²⁷¹ أ/ علي بوقرة "المرجع السابق"، ص 42.

²⁷² تم إلغاء المواد من 626 إلى 643 بموجب المادة 191 من القانون رقم 07/80 المؤرخ في 09 أوت 1980 (الجريدة الرسمية العدد 33 لسنة 1980) ،الذي يتعلق بالتأمينات مع باقي الأحكام العامة الخاضعة للقانون المدني من المادة 619 إلى 625.

كما تم إلغاء القانون رقم 07/80 بالمادة 278 من الأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات (الجريدة الرسمية العدد 13 لعام 1995، ص 03). و هو الأمر الذي تم تعديله لاحقا بالقانون رقم 04/06 المؤرخ في 20/02/2006، (الجريدة الرسمية، عدد 15 لسنة 2006).

المطلب الرابع: مرحلة تطبيق الأمر 15/74 بصدور المراسيم التطبيقية

تم تطبيق الأمر 15/74 الذي علق لمدة أربع سنوات بصدور المراسيم التطبيقية له (الفرع الأول) مما نتج عن ذلك تغيير النظام التقليدي الذي يحكم مبدأ تعويض ضحايا حوادث المرور (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مرحلة تطبيق الأمر

نظرا للاهتمام المتزايد و الرامي لحماية الضحايا من المخاطر الناجمة عن حوادث المرور و في ظل طول مدة تطبيق الأمر 15/74 تم إصدار المراسيم المكملة للأمر 15/74 و التي تتمثل في المراسيم 34/80، 35/80، 36/80، 37/80²⁷³ و المتعلق بشروط و كفاءات تطبيق بعض مواد الأمر ليدخل بذلك حيز التطبيق بمجرد صدور المراسيم التطبيقية.

و بالتالي أصبح على كل مالك سيارة أن يقوم بإبرام عقد تأمين إلزامي يغطي المسؤولية المدنية الناشئة عن سيارته كما أصبح تعويض أي متضرر من حادث مرور مضمون قانونا في كل الحالات متى توافر الشرطين:

1 أن يكون مسبب الضرر سيارة مؤمنة.

2 إحداث ضرر جسماني للضحية.

²⁷³ - الجريدة الرسمية رقم 08 المؤرخة في 19/02/1980 و المراسيم التطبيقية هي:

أ- المرسوم التطبيقي 34/80 المؤرخ في 16/02/1980 الذي يتضمن شروط تطبيق المادة 07 من الأمر 15/74 المؤرخ في 30/01/1974، المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات بنظام التعويض عن الأضرار.

ب- المرسوم التطبيقي 35/80 المؤرخ في 16/02/1980 الذي يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار و معاينتها التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر 15/74.

ج- المرسوم التطبيقي 36/80 المؤرخ في 16/02/1980 الذي يتضمن شروط التطبيق الخاصة بطريقة نسب العجز و مراجعتها التي تتعلق بالمادة 20 من الأمر 15/74.

د- المرسوم التطبيقي 37/80 المؤرخ في 16/02/1980 الذي يتضمن شروط تطبيق المادتين 32 و 34 من الأمر 15/74.

و بالتالي إذا توفر الشرطين يصبح التعويض حق مكتسب للمضروب في مواجهة شركة التأمين باعتبارها مدينة بمبلغ التعويض أما في حالة غياب التأمين يتدخل الصندوق الخاص بالتعويضات للتكفل بتعويض الضحايا وفقا للمادة 24 من الأمر²⁷⁴ الذي أعاد تنظيمه بموجب المرسوم التطبيقي 37/80.

كما اعتمد المشرع الجزائري على مبدأ التأمين المحدد في تعويض ضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم كما قيد حساب التعويض المستحق بالاعتماد على جملة من العناصر منها:

1- الأجر أو الدخل القاعدي للضحية.

2- السن عند التأسيس بالنسبة للريع و في الحالات التالية:

أ - حالة عجز المؤمن له عن العمل.

ب حالة العجز الدائم الجزئي أو الكلي عن العمل.²⁷⁵

كما يتميز التعويض بطابعه الجزافي و لا يصل إلى حد جبر الضرر كما هو عليه الحال في قواعد المسؤولية في القانون المدني²⁷⁶ بل يأخذ بعين الاعتبار درجة الضرر و دخله السنوي وفقا للجداول المعدة مسبقا و ملحق بالأمر 15/74 و بالتالي يكون المشرع الجزائري قد ألغى السلطة التقديرية للقاضي في تقدير التعويض.

²⁷⁴ - أ/ عبد العزيز بوزراع " المرجع السابق " ص 90.

²⁷⁵ - د/ سعيد مقدم " المرجع السابق "، ص 200.

²⁷⁶ - تنص المادة 182 من القانون المدني الجزائري على ما يلي "إذا لم يكن التعويض مقدرا في العقد أو في القانون، فالقاضي هو الذي يقدره و يشمل التعويض ما لحقه من خسارة، و ما فاتته من كسب بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به، و يعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوخاه ببذل جهد معقول.

غير أنه إذا كان الالتزام مصدره العقد فلا يلتزم المدين الذي لم يرتكب غشا أو خطأ جسيما إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت الحادث".

أما عن أساس التعويض فهو قائم على أساس المخاطر في إطار التضامن الاجتماعي، إلا أن تعويض الضحايا الذي هو الأصل ترد عليه استثناءات إذ أن المشرع الجزائري قد أعاد مفهوم الخطأ و ذلك حتى لا تفقد المسؤولية وصفها القانوني وشكلها العقابي و الذي يبررها، لاسيما ما نصت عليه المواد 13، 14، و 15 من الأمر و المادتين 3 و 5 من الباب الثاني من المرسوم التطبيقي 34/80 و الذي سوف نتناوله بشيء من التفصيل لاحقا إذ أنه من المؤكد أن مشروع 1974 قرر بوضوح تحقيق نوع من التوازن بين حق الضحايا في التعويض الآلي و ضرورة الإبقاء على قدر من الضغط على السائقين²⁷⁷ التي تعد استثناءات واردة على مبدأ تعويض ضحايا حوادث المرور و التي تكون عديمة الأثر وفقا لشروط محددة قانونا و التي لا تؤثر على المبدأ العام في التعويض، إذ أن المراسيم التطبيقية وسعت من دائرة الاستفادة من التعويض بعدما كان الأمر يحرم كلا من السائق في حالة السكر أو سارق المركبة و أعوانه من التعويض نهائيا.

جاءت المادة 5 من المرسوم التطبيقي 34/80 و التي أقرت تعويض السائق في حالة بلوغ نسبة عجزه 66 % أو في حالة وفاته.

كما أن هذه الأحكام الواردة في الأمر و المراسيم التطبيقية تعكس مدى التأثير على نظام المسؤولية المدنية ب نظام التعويض الحسابي الآلي بدلا من نظام التعويض التقليدي القائم على فكرة تحديد المسؤولية و البحث عن الخطأ كأساس للتعويض.²⁷⁸

²⁷⁷-Lahlou Khiar Ghenima, " Le droit de l'indemnisation entre responsabilité et réparation systématique ", thèse pour le doctorat d'état, faculté de droit, université d'alger, 2006, P 339.

²⁷⁸- د سعيد مقدم "المرجع السابق"، ص 201 .

الفرع الثاني: وجهة نظر الباحث

نلاحظ أن المشرع الجزائري قد استبدل النظام التقليدي المتمثل في القواعد العامة للمسؤولية و القائم على أساس الخطأ بنظام حديث و هو نظام عدم الخطأ أو نظام التعويض الخارج عن نطاق المسؤولية، و تفسيرنا ذلك هو تعدد حوادث المرور و خلقها لنوع من الخوف و الرعب لدى أفراد المجتمع، مما ولد إحساس لدى المشرع بضرورة وضع ضوابط و قواعد عاجلة في ظل عدم كشف أسبابها و صعوبة إسنادها في الغالب للخطأ الذي جعل من النظام التقليدي نظاما غير عادل.

إذ أن المشرع الجزائري قد سبق غيره من مشرعي باقي الدول في موضوع حساس و خارج عن القواعد التي تحكم عقود التأمين و الذي كان يسيطر عليها مبدأ العقد شريعة المتعاقدين.

المبحث الثالث: المركبة التي تخضع إلى التأمين الإلزامي

يجب التذكير هنا أن السيارة هي المحور الأساسي الذي يدور حوله بحثنا و الذي

يشكل بمقتضاه الخطر في إحداث الأضرار الذي نحاول إيجاد أجواد الحلول

لجبرها، لذا يجب علينا أن نسلط الضوء أولا عن المقصود بلفظ المركبة الخاضعة لنظام

التأمين الإجباري وفقا للمادة الأولى من الأمر 15/74 (المطلب الأول) كما أن هناك

استثناء يرد إلزامية التأمين (المطلب الثاني).

المطلب الأول: المقصود بالمركبة التي أخضعها المشرع لإلزامية التأمين

سوف نتناول في هذا المطلب تحديد المركبة البرية ذات المحرك (الفرع الأول)

و المقصود بالمقطورة و نصف المقطورة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مركبة برية ذات محرك

تنص المادة الأولى في الفقرة الثانية من الأمر 15/74 المتعلق بإلزامية التأمين

على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار "... وتعني كلمة مركبة في هذا النص كل

مركبة برية ذات محرك و كذلك مقطوراتها و نصف مقطوراتها و حمولاتها".

و من نص هذه المادة يمكن استخلاص أن المركبة الخاضعة للتأمين الإلزامي بأنها

كل مركبة توصف بهذا التعريف بغض النظر إذا ما كانت تدار بالبنزين أو المازوت أو

الغاز أو الكهرباء... الخ²⁷⁹

كما أن التعريف حصر المركبة الخاضعة للتأمين الإلزامي التي تسير على الأرض

وحدها²⁸⁰ و بالتالي استبعاد أي مركبة من نطاق تطبيق هذا الأمر إذا كانت تتعلق بمركبة

تسير في مياه الأنهار أو البحار أو في الهواء.

²⁷⁹ - د/ راشد راشد "المرجع السابق" ص192.

²⁸⁰ - و هذا ما أكدته المادة 2 من قانون 01 - 14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها (الجريدة الرسمية العدد 46 سنة 2001)، و المعدل بقانون 04 - 16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 (الجريدة الرسمية، العدد 72 لسنة 2004)، المعدل و المتمم للأمر رقم 03/09 المؤرخ في 22 يوليو 2009، (الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية، العدد 45، ص4)، و التي تنص "على أن السيارة كل مركبة تستعمل لنقل الأشخاص أو البضائع و تكون مزودة بمحرك للدفع و تسير على الطريق" و هو نفس التعريف الوارد في المادة الأولى من الأمر 15/74 و المتعلقة بالمركبة الخاضعة للتأمين الإلزامي.

كذلك الأمر بالنسبة للمركبات التي تدار بدفع العضلات كالدراجات العادية أو العربات التي تجرها الحيوانات²⁸¹ و التي تفتقد للتعريف السابق بكونها لا تدار بمحرك كما أن نص المادة 2/1 من الأمر لا يقتصر تطبيقه على المركبة البرية ذات المحرك و التي تحتوي على أربع عجلات فأكثر، و إنما يقصد بالمركبة أيضا كل مركبة برية ذات محرك سواء اشتملت على عجلتين كالدراجات النارية أو ثلاث عجلات²⁸²، كون أن المحرك هو الذي يشكل مصدر الخطر و ليس عدد العجلات.²⁸³

كما أن النص جاء عاما ليشمل جميع السيارات، سواء كانت سيارة سياحية أو مخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء فهي خاضعة للتأمين الإلزامي، و بالتالي فالمركبة كيفما كان شكلها بمجرد ما تصبح تسير بمحرك إلا و تلزم بالتأمين، و لا تهم قوة المحرك و لا المواد المستعملة لتشغيله، كما لا يهم شكل المركبة و غايتها فكل العربات ملزمة بالتأمين، سواء كانت مركبات عادية أو مركبات غير عادية خاضعة للنقل أو مركبات خاضعة للاستعمال الصناعي أو الفلاحي أو الحرائق أو غيرها من المركبات المتعددة الأشكال و الأحجام.²⁸⁴

²⁸¹ - على عكس من ذلك أخضع المشرع الإماراتي الدراجات العادية لإلزامية التأمين بموجب قانون المرور الاتحادي رقم (21) لسنة 1995 حيث نصت المادة الأولى على أن "المركبة هي كل آلة ميكانيكية أو دراجة عادية أو نارية أو عربة أو أي جهاز آخر يسير على الطريق بقوة ميكانيكية، أو بأية وسيلة أخرى و يشمل ذلك الجرار... الخ. انظر د/ عبد القدوس عبد الرزاق محمد الصديق "المرجع السابق"، ص218.

²⁸² - انظر د/ فائز احمد عبد الرحمن "التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات" ديوان المطبوعات الجامعية بدون طبعة، الإسكندرية، مصر 2006، ص12

د/ محمد حسين منصور "تدخل السيارة في حادث المرور، منط مسؤولية القائد"، دار منشأة المعارف بدون طبعة الإسكندرية، مصر، 1996، ص 25.

²⁸³ - Yvonne Lambert-Faivre, " Droit des Assurances ", Op-Cit, P 549

²⁸⁴ - Catherine Caille, assurance automobile, Dalloz, in Encyclopédie Dalloz civile, Vol II, (Assurance), 1997, P 11.

أما بالنسبة للجرارات التي تستعمل في القطاع الزراعي وآلات الأشغال العمومية و البناء فإن الأمر في نظر بعض المختصين في مجال التأمين يخضع للتأمين الإلزامي مثلها مثل المركبات البرية الأخرى أثناء سيرها بالطرق العمومية و حتى داخل المزرعة و الورشة²⁸⁵ و ذلك باعتبار أن التأمين الإلزامي ليس مجاله المركبة في حد ذاتها بقدر ما هو تأمين لحارس المركبة و مالكها من رجوع الغير عليه بالمسؤولية المدنية²⁸⁶ لاسيما و أن الهدف من توحيد الإلجبارية على كل المركبات هو توخي الأخطار التي تمثلها أينما وجدت.

الفرع الثاني: المقطورات و نصف المقطورات

إن المشرع الجزائري إستعمل كلمة مركبة كونها أعم و أوسع من كلمة السيارة ذلك أن كلمة المركبة تشمل جميع أنواع السيارات و العربات و الآليات الأخرى شريطة أن يكون لها محرك²⁸⁷ بالإضافة إلى أن الصياغة أكثر دقة²⁸⁸، و بالتالي فلا يقتصر تطبيق الأمر على السيارات التي تم التعرض إليها في الفرع الأول فحسب بل يمتد إلى المقطورات و نصف المقطورات أيًا كانت قوتها الدافعة سواءا كانت مخصصة لنقل الأشخاص أو نقل الأشياء مباشرة أو بواسطة مقطورتها التي لا يتجاوز وزنها 500 كلف²⁸⁹ إذ أن التأمين الإلزامي لا ينصب على السيارة بالمعنى السابق فقط، بل يمتد ليشمل

²⁸⁵- Yvonne Lambert-Faivre, " Droit des Assurances " Op-Cit, P 549

²⁸⁶- د/ جديدي معراج " المرجع السابق"، ص 112.

²⁸⁷- د/ محمود جلال حمزة، "المرجع السابق"، ص 176.

²⁸⁸- د/ محمد حسين منصور، " المرجع السابق" ص13.

²⁸⁹- تنص المادة 1/141 من المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381 المؤرخ في 15 شوال عام 1425 الموافق لـ 28

نوفمبر سنة 2004 و الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق (الجريدة الرسمية ، العدد رقم 76 لسنة 2004)

كل أداة أخرى اتصلت بها متى وقع الحادث أثناء السير وفقا لما جاء في المادة 3/1 من

الأمر 15/74 التي تنص "...، و يفهم بالمقطورات و نصف المقطورات ما يلي :

1. المركبات البرية المنشأة بقصد ربطها بمركبة برية ذات محرك و تكون تلك

المركبات مخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء.

2. كل جهاز بري مرتبط بمركبة برية ذات محرك.

3. كل آلية أخرى يمكن أن تكون مشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات

بموجب مرسوم".

و بالتالي يمكن تمييز المركبة البرية ذات المحرك و التي تم عرضها في الحالة

الأولى عن المقطورات و نصف المقطورات،²⁹⁰ بأن هذه الأخيرة لا تحتوي على

قوة ذاتية.²

و التي تنص على أنه: "يجب أن تزود كل سيارة أو مقطورة يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة 0.5 طن و في المؤخرة بإشارتين أو بثلاث إشارات للكبح تشعلان نحو الخلف بنور احمر غير باهر للأبصار" انظر د/ راشد راشد " المرجع السابق" ص 204.

²⁹⁰ - ما يمكن ملاحظته أن المشرع الجزائري لم يضع تعريف خاص للمقطورة و نصف المقطورة في الأمر 15/74 و لا في قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها، مما يدعونا إلى التساؤل عن إمكانية وجود فرق بينهما أو أنهما يمثلان شيء واحد، إلا أننا نستحسن موقف المشرع الجزائري لتفادي أي نقد يمكن أن يوجه و ترك هذه المسألة إلى الفقه و المختصين لوضع معيار التفرقة الناتج عن الاستعمال العملي للمقطورات و نصف المقطورات عكس المشرع المصري الذي وضع تفرقة صورية لا تستند إلى الواقع العملي في المادة 6 من القانون رقم 66 لسنة 1973 المتضمن قانون المرور المعدل بالقانون رقم 155 لسنة 1993، على ما يلي: "المقطورة مركبة بدون محرك يجرها جرار أو سيارة أو أية آلة أخرى.

- نصف المقطورة: هي مركبة بدون محرك يرتكز جزء منها أثناء السير على القاطرة."

انظر د/ فايز احمد عبد الرحمن، "التامين من المسؤولية عن حوادث السيارات" " المرجع السابق " ص 12.

د/ محمد حسن منصور "المسؤولية عن حوادث السيارات" دار منشأة المعارف ، بدون طبعة الإسكندرية، مصر

أما بالنسبة للتمييز الوارد في المادة 3/1 بين نوعين من المقطورات يمكن تقسيمها على الشكل التالي :

1 -مقطورات ونصف مقطورات صممت بقصد إلحاقها بسيارة بالمعنى السابق و تكون مخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء.

2 -كل جهاز بري مرتبط بمركبة برية ذات محرك.

و تبدو أهمية التمييز بين النوعين السابقين في أن النوع الأول يظل محتفظا بصفة المقطورة و نصف المقطورة و لو انفصلت على السيارة و بالتالي هذا النوع خاضع للتأمين الإلزامي بهذه الصفة،¹ كما لو تم فصل المقطورة أو نصف المقطورة و توقيفها في الطريق العمومي و تسبب وقوفها في حادث مرور فإن ذلك ينتج عنها تعويض الضحايا وفقا للأمر 15/74.

أما النوع الثاني المتعلق بحالة الجهاز البري المرتبط بمركبة برية ذات محرك فلا يخضع للتأمين الإلزامي متى تم فصل هذه المقطورة من السيارة، إذ بفصلها تفقد صفتها كمقطورة، و بالتالي يخرج عن دائرة التأمين الإجباري لضمان الأضرار الذي يتسبب فيها هذا الجهاز بمفرده.

إلا أن هذه التفرقة تنثير أكثر من مشكل بالنسبة للتطبيقات العملية كون أن مسألة الجر أو الارتكاز تعتبر مصطلحات متداخلة يصعب في الواقع تجاذبهم إذ أن حالة السيارة التي تقوم بعملية جر المقطورات هي في نفس الوقت تعبر عن ارتكاز على جزء من السيارة القاطرة

و في الحالة العكسية لا تختلف عملية الارتكاز عن عملية الجر ما دام كل من المقطورة و نصف المقطورة ليست لها القوة الدافعة الذاتية و اعتمادهم في نفس الوقت على السيارة القاطرة أثناء السير.

²- و هذا ما أكدته المادة 2 من القانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات و تنظيمها و سيرها المعدل و المتمم بقانون 16/04 و المعدل و المتمم بالأمر 03/09 بنصها "المقطورة هي كل مركبة موجهة لتكون موصولة بسيارة".

¹- د/ السيد خلف محمد " التجريم و العقاب في قانون المرور"، منشأة المعارف، الطبعة الثالثة، الإسكندرية مصر

1988، ص251.

و لهذا هناك من يرى بضرورة أن نسمي النوع الأول مقطورة بطبيعتها و النوع الثاني مقطورة بالتخصيص.²

و بالتالي فالتأمين الإلزامي يسري في الحالة الأولى على المقطورة أو نصف المقطورة سواء كانت متصلة بالسيارة أو منفصلة عنها بشرط أن تكون مخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء.

أما بالنسبة لكل جهاز بري مرتبط بمركبة برية ذات محرك في الحالة الثانية فإن الضمان الذي يشمل التأمين الإلزامي لا يسري عليه إلا في حالة وقوع الحادث أثناء سحبها من السيارة القاطرة المؤمنة من مخاطرها، إذ أنها تعد من ملحقاتها أما في الحالة العكسية فلا تكون ملزمة بالتأمين الإجباري .

أما بالنسبة للفقرة الرابعة من المادة الأولى من الأمر 15/74 و التي تنص على "كل آلية أخرى يمكن أن تكون متشابهة للمقطورات أو نصف المقطورات بموجب مرسوم" .

فهذا النص أطلق العنان إلى إمكانية استحداث أنواع أخرى جديدة من الآليات و التي قد تكون مشابهة للمقطورات و نصف المقطورات و أخضعها للتأمين الإلزامي بموجب مرسوم .

يجب التذكير هنا أنه لكي يشمل الضمان السيارة و المقطورة أو نصف المقطورة معا يجب أن يرد شرط صريح في الوثائق الثبوتية للتأمين مع إيضاح نوع و أرقام و تسجيل المقطورة و نصف المقطورة التي يمكن أن تستعمله السيارة القاطرة²⁹⁴ و ذلك حتى لا يكون هناك تدخل بينهما و بين المقطورات الأخرى.²⁹⁵

² - د/ أبو زيد عبد الباقي مصطفى" المرجع السابق"، ص59.

²⁹⁴ - تنص المادة 3/6 من المرسوم التطبيقي 34/80 ما يلي: "... و إذا كان ضمان عقد منطبق في أن و احد على مركبة ذات محرك و مقطورتها أو شبه مقطورتها، يجوز تسليم وثيقة ثبوتية واحدة بناء على طلب المؤمن له شريطة

كذلك الأمر بالنسبة لحالة استبدال المقطورة المنصوص عليها في العقد بمقطورة

أخرى أكثر ثقلاً فمتى وقع الحادث أثناء قيام السيارة المؤمن من مخاطرها بسحب

مقطورة أخرى غير تلك المحددة بوثيقة التأمين فإن الضمان لا يشملها.

أما في حالة إضافة المقطورة إلى السيارة المؤمن عليها و عدم النص في الوثيقة

على ضمان المقطورة، فإن المؤمن لا يلتزم بالضمان متى وقع الحادث و كانت السيارة

المؤمن من مخاطرها تسحب مقطورة غير مؤمنة²⁹⁶ ، أما في حالة التعطل المفاجئ للآلية

المؤمن عليها، تحول الضمانات بصفة مؤقتة إلى الآلية التي تحل محلها سواء استأجرها

أو استعارها المكتتب أو المالك للآلة المؤمن عليها، إلا أن هذا الضمان المحول لا ينطبق

إلا بصفة إضافية أي بعد انتهاء مفعول تأمين الآلة التي حلت محل المعطلة (المستأجرة أو

المستعارة) و يصبح هذا الضمان نافذاً من تاريخ إرساله رسالة مسجلة إلى شركة التأمين

لأن المستأجر أو المستعير للآلة يكون مع التأمين الإلزامي مضموناً بصفته حارساً مأذوناً

عن طريق تأمين مالك هذه الآلة التي حلت محل المعطلة.²⁹⁷

كما أن الضمان كذلك لا يسري على المقطورة إلا إذا وقع الحادث أثناء سحبها من

السيارة القاطرة المؤمن من مخاطرها إذ أنها تعد من ملحقاتها، و على ذلك فإن قام المالك

بإعارة المقطورة لشخص آخر قام بقطرها في سيارته فإن تأمين المعير لا يسري على

أن تتضمن إيضاح نوع المقطورات أو شبه المقطورات التي يمكن أن تستعمل مع المركبة و كذلك أرقام تسجيلها عند الحاجة".

²⁹⁵ - د/ جديدي معراج " المرجع السابق" ص 113

د/ راشد راشد "المرجع السابق" ص 206.

²⁹⁶ - د/ أشرف جابر سيد" الاستبعاد الإتفاقي من الضمان في عقد التأمين" دار النهضة العربية، بدون طبعة مصر

2006 ص53.

د/ محمد حسين منصور" تدخل السيارة في حادث المرور مناط مسؤولية القائد" "المرجع السابق" ص26.

²⁹⁷ - د/ راشد راشد، المرجع السابق، ص 204.

هذه المقطورة في حالة وقوع الحادث، أما في حالة استعمال المقطورات قصد ربطه في مركبات مختلفة فيجب في هذه الحالة تقديم وثيقة التأمين لهذه الأخيرة مستقلة عن وثيقة تأمين المركبة كدليل لخضوعه للتأمين الإلزامي²⁹⁸، كما يمكن أن يكون الضمان عاما. و في هذه الحالة يكون الضمان عاما للسيارة و لمقطورتها دون تحديد ذاتية هذه المقطورة و هذا الشرط يشمل ضمان السيارة و مقطورتها أيا كانت.

و في تقديرنا أن التحديد الذي أورده المشرع الجزائري و الخاص بالمركبات الخاضعة للتأمين الإجباري سليم إذ أنه يضع معيارا عاما يمكن أن تندرج تحته كل المركبات التي تتفق خصائصها و ما جاء به هذا المعيار أي مركبة برية ذات محرك تسير على الأرض دون تحديد المسار أو الطريق الذي تسلكه سواء كان في الطريق العام أو الخاص أو فضاء أراضي يتجمع فيه عدد من المباني المتقاربة أو أراضي زراعية

299 .

المطلب الثاني: الاستثناء الوارد على مبدأ إلزامية التأمين

²⁹⁸ - تنص المادة 4/6 من المرسوم التطبيقي 34/80 " و يمكن أن يسلم المؤمن مع ذلك وثيقة ثبوتية عن المقطورة أو شبه المقطورة فقط بناء على طلب المؤمن " .

²⁹⁹ - هذا المعيار نقله المشرع الجزائري عن المشرع الفرنسي الذي تأثر به وفقا لما جاءت به المادة الأولى من الفصل الثاني من قانون 1958/02/27 الفرنسي المتعلق بالتأمين الإجباري المنشور بالجريدة الرسمية الفرنسية المؤرخة في 1958/02/28 والتي تقضي أن تخضع لتطبيق هذا القانون كل سيارة ذات محرك تسير على الأرض ومقطورتها، على عكس ما ذهب إليه المشرع المصري بتحديد المركبة الخاضعة للتأمين الإجباري و هي المركبة المعدة للسير في الطرق العامة مما أدى إلى إفلات عدة مركبات ذات محرك من الخضوع إلى التأمين الإجباري كالجارات الزراعية و آلات الاستغلال الزراعي كآلة حرث الأرض، و آلة تقطيع الحشائش أو الآلات المعدة للعمل في أماكن معينة و آلات رصف الطريق .

انظر د/ سعد واصف "المرجع السابق" ص 28.

انظر د/ فائز أحمد عبد الرحمن، التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات "مرجع سابق" ص 11.

انظر د/ أبو زيد عبد الباقي مصطفى "المرجع السابق" ص 62.

أورد المشرع الجزائري استثناءا يرد على مبدأ تطبيق قانون التأمين الإلزامي منها ما يتعلق بالسيارات المملوكة للدولة (الفرع الأول) و منها ما يتعلق بالمركبات التي تسير على الخطوط الحديدية (الفرع الثاني) مع تبين وجهة نظرنا (الفرع الثالث).

الفرع الأول: المركبات المملوكة للدولة

استثنى المشرع الجزائري صراحة إلزامية تأمين المركبات التابعة للدولة وفقا لنص المادة الثانية من الأمر 15/74³⁰⁰ على أن الدولة معفاة من إلزام التأمين و تلتزم بكفالة مركباتها بما يتماشى مع أحكام التأمين المقررة بما يخص الأضرار الناجمة عنها، إلا أن البعض يرى أن إعفاء المركبات التابعة للدولة بصورة عامة من التأمين الإجباري يرجع إلى أن الدولة عادة ما تكون لها إمكانيات مادية تمكن المضرور من الحصول على تعويض عادل و سريع كما هو الشأن في التأمين الإجباري بالنسبة للمركبات الخاصة.³⁰¹ إلا أننا نرى هذا المبرر قد يفقد أساسه إذا ما كانت خزائن الدولة تعاني من صعوبات مالية، علاوة على أن إجراءات الحصول على تعويض من الخزنة العامة كثيرا ما يصادفه تعثر نتيجة للروتين الإداري و تعدد رؤساء المصالح الخاصة بالتعويض، ناهيك عن سوء الإدارة في كثير من الأحيان،³⁰² و هذا ما سوف نبرزه من خلال وجهة نظرنا.

³⁰⁰ - تنص المادة الثانية من الأمر 15/74 "أن الدولة وهي معفاة من الالتزام من التأمين فإنه تقع عليها التزامات المؤمن بالنسبة للمركبات التي تملكها أو الموجودة في حراستها".

³⁰¹ - أ/ عبد المجيد عامر شيبوب" التعويض عن الأضرار البدنية الناشئة عن حوادث المرور في ضوء أحكام قانوني الدية و التأمين الإجباري" دار الكتب القانونية، بدون طبعة، مصر، 2006، ص 344.

³⁰² - وهناك من الدول مثل سوريا التي تستثني فقط من مبدأ التأمين الإلزامي المقرر بنص القانون للمركبات التابعة لوزارتي الدفاع و الداخلية بحجة أن هذه المركبات تتطلب نوعا من السرية. أنظر أ/ فؤاد سلوم" المرجع السابق" ص 113.

الفرع الثاني: المركبات التي تسير على الخطوط الحديدية

لقد أورد المشرع الجزائري هذا الاستثناء في المادة 3 من الأمر 15/74 إذ نصت صراحة على استبعاد المركبات التي تسير على الخطوط الحديدية (القطار و الميترو) من مجال التأمين الإلزامي.

أما بالنسبة للدوافع التي أدت بالمشرع إلى إقرار الاستبعاد تتمحور حول

1 - إن كلا من القطار و الميترو لا يسيران على الأرض عكس المركبات المزودة بالمحرك و إنما يسيران على القضبان و بالتالي فهما لا يندرجان في تعريف المركبة الخاضعة للتأمين الإلزامي الواردة في المادة 1 من الأمر 15/74.

2 - إن هذان المرفقان من مرافق النقل العام إما أن يكونا مملوكين للدولة و هذا هو الأصل أو مملوكان لشركات تخضع لقوانين خاصة تلتزم بمقتضاها بتقديم الضمان الكافي الذي يثبت يسرها بضمان من الدولة التي لا تلتزم هي الأخرى بالتأمين الإجباري من مسؤوليتها نظرا لأن يسرها ليس محل شك.

الفرع الثالث: وجهة نظر الباحث

في رأينا أن هذا الاستثناء الخاص باستبعاد المركبات المملوكة للدولة و جميع وسائل النقل من نطاق التأمين الإلزامي لا مبرر له و يتنافى و مقتضيات الأمر 15/74 الذي يهدف أساسا إلى ضمان حماية فعالة و موحدة للمتضررين من الشبح الذي يؤدي بالأرواح الذي لا يتجزأ في مخالفاته بغض النظر عن كونها مملوكة للدولة أو الأفراد و ذلك من خلال خلق جهة موحدة مدينة بالتعويض حتى يمكن توحيد وجهة نظر المتضررين في سلك نفس إجراءات التعويض، و كذلك توحيد المبالغ المستحقة للتعويض مادام الخطر واحد و خلق نوع من التكافؤ الاجتماعي.

بالإضافة إلى التخفيف عن المسؤول بوجود شخص آخر يدفع التعويض بدلا عنه يتمثل في المؤمن الذي يكون على دراية جيدة بمبدأ التأمين الإلزامي و التزامات الأطراف فيه و نتائج التأمين مادام الأمر يتعلق بمحترف و ذو حنكة في مجال التأمين مما يؤدي ذلك لتسهيل عملية إدارة الأخطار و الأفراد المشمولة بالتأمين و مبالغ التعويض.

و بالتالي فإن إلزام الدولة بالتأمين الإجباري فائدة لها و تخفيف عنها و لا يتعارض في نفس الوقت بأن يسر الدولة ليس محل شك.

المبحث الرابع: الأشخاص الخاضعون للتأمين الإجباري على السيارات

إذا كانت السيارة هي المحور الأساسي الذي يدور حوله نظام التأمين الإلزامي باعتبارها الأداة التي تحدث الضرر، فإن الأشخاص هم في النهاية الذين يوجه إليهم الخطاب كي يعقدوا التأمين، إذ سوف نخرج في هذا المبحث إلى الأشخاص الذين ألزمهم الأمر 15/74 بضرورة إبرام عقد التأمين الإلزامي لتغطية المسؤولية المدنية الناشئة عن فعله الشخصي و المسؤولية المدنية عما يوجد تحت رقابتهم أو عن تابعيهم.³⁰³

كما أن المنطق يجزنا إلى القول أن مالك السيارة هو في أغلب الأحيان من يقع على عاتقه التأمين الإلزامي و هذا كقاعدة عامة (المطلب الأول) إلا أنه لا يوجد من يمنع شخص آخر بإبرام العقد كما هو الأمر بالنسبة للتأمين لحساب الغير (المطلب الثاني) كاستثناء.

³⁰³ - د / عبد الرزاق بن خروف " المرجع السابق" ص 224.

المطلب الأول: مالك السيارة كقاعدة عامة

الأصل العام أن تؤول ملكية السيارة لشخص واحد وبالتالي تقع عليه مسؤولية التأمين عليها من المخاطر التي يمكن أن تحدثها (الفرع الأول) إلا أن هذا الفرض ليس مطلقا إذ يمكن أن تؤول ملكية السيارة لأكثر من شخص مما ينتج عنها الملكية المشتركة للسيارة (الفرع الثاني) كما يمكن أن تنتقل ملكية السيارة المؤمن من مخاطرها إلى شخص آخر (الفرع الثالث) ما تثير هذه المسألة من اختلافات وفقا للأمر 15-74

و قانون 80-07 المتعلق بالتأمينات مما أدى بالمشروع الجزائري لضرورة توحيد حكم انتقال السيارة بصور القانون 88 - 31 (الفرع الرابع) و الذي يميز بين حالة انتقال ملكية المركبة عن طريق أي تصرف غير البيع (الفرع الخامس) وحالة انتقال ملكية السيارة عن طريق البيع (الفرع السادس).

الفرع الأول: مالك السيارة

تنص الفقرة الأولى من المادة الأولى " كل مالك مركبة ملزم بالاكنتاب في عقد تأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير و ذلك قبل إطلاقها للسير. " و من هذه المادة يتجلى لنا بأن كل مالك سواءا كان شخصا طبيعيا أو معنويا يرغب في تسير سيارته و كذلك مقطورتها أو نصف مقطورتها ملزم بإبرام عقد التأمين³⁰⁴ يغطي ما قد ينشأ عنها من حوادث تؤدي إلى أضرار جسمية أو مادية و ذلك قبل إطلاقها للسير.

³⁰⁴ - د/ عبد القدوس عبد الرزاق محمد الصديق " المرجع السابق " ص 219.

د/ فايز أحمد عبد الرحمن، التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات، " المرجع السابق، ص 13.

د/ محمد المنجي " دعوى تعويض حوادث السيارات " دار المعارف للتوزيع، الطبعة الثانية، الإسكندرية مصر

2005، ص 349.

كما يعتبر السير وفقا للمادة إنطلاق السيارة من نقطة إلى أخرى بعيدة كانت أو قريبة، و من ثم فإن تحويل السيارة من المرأب إلى مسكن المالك الذي يبعد عن المرأب عشرين مترا بقيادتها يعد سيرا، كما أن الرافعة التي تتوقف في مكان لتفريغ مواد أو بضائع أو لوضع هذه البضائع على ظهر الشاحنات أيضا في حالة سير تنطبق عليها نص المادة، و هكذا لا يجوز لمالك السيارة أن يستعمل سيارته قبل تأمينها، فإذا ما اشترى سيارة غير مؤمن عليها وجب عليه تركها في مكانها حتى يحصل على شهادة تأمين، كذلك الأمر بالنسبة للمالك الذي استورد سيارة من الخارج فيجب عليه أن يؤمنها في الميناء قبل استعمالها حتى و لو كان هذا الاستعمال لغرض الإجراءات الجمركية و ذلك لاحتمال تسببها في أضرار لعمال الميناء بما فيهم أعوان الجمارك.³⁰⁵

و من هنا يمكن التساؤل هل الاكتفاء بالحركة الفعلية للسيارة حتى يصح القول أنها في حالة سير أو أن هناك مفاهيم أخرى للسير الذي هو محطة بداية مسألة المالك عن التأمين و من هنا تبدأ أهمية البحث عن تحديد مفهوم السير.

و قبل الخوض في غمار تحليل المقصود بمفهوم السير في التشريع الجزائري لا بد من التعرّيج على مفهوم السير في القانون الفرنسي الذي يعتبر مرجعا و مصدرا للقانون الجزائري من خلال القضية التي عرضت على محكمة النقض الفرنسية و التي تتلخص وقائعها في أن شخصا أبرم عقد تأمين عن المسؤولية التي قد تنشأ عن الحوادث التي قد تقع من سيارتين مملوكتين له، إذ رفضت شركة التأمين دفع تعويض للمضرور بدعوى أن المستأمن قد خالف شروط وثيقة التأمين باستعماله السيارتين معا، إذ اعتبرت أن وقوف السيارة في ميدان عام بمثابة استعمال لها.

³⁰⁵ - أ/ بن عبيدة عبد الحفيظ "المرجع السابق" ص 19.

و بمقتضى ذلك أقرت محكمة النقض الفرنسية بأنه يقصد بالسير مجرد خروج السيارة إلى الطريق العام يستوي بعد ذلك أن تكون في حالة حركة فعلية أو كانت واقفة على جانب الطريق³⁰⁶، كما أن الفقه الفرنسي ذهب إلى أبعد من ذلك في تفسيره لمعنى السير إذ اعتبر أن السيارة تكون في حالة سير متى خرجت إلى الطريق العام أو الطريق الخاص المفتوح للمرور العام، كذلك فقد اعتبر البعض أن وجود السيارة في ملك خاص يعد وضعاً من أوضاع السير متى كان يجوز للسيارات الأخرى المرور من هذا الملك الخاص، كما أن السيارة لا تكون في حالة السير متى سحبت تماماً من الطريق العام إلى أحد أماكن إيواء السيارات.

و بالتالي يمكن القول أن الوقوف في الطريق العام ليس إلا شكلاً من أشكال السير و أن التأمين الإجباري يغطي المسؤولية إذا ما وقع الحادث من أو بسبب سيارة في هذا الوضع (حالة الوقوف في الطريق العام) و لو كانت السيارة غير صالحة للسير إذ أنها بوقوفها في الطريق العام يمكن أن تتسبب في وقوع الحادث.³⁰⁷

³⁰⁶ - كما قد فسرت محكمة النقض عبارة أثناء مرور السيارة بأنه يقصد بها ليس وجود السيارة في حالة حركة و إنما خروجها إلى الطريق العام و لا تنتهي هذه الحالة بمجرد توقف السيارة عن الحركة و إنما برجعها من دورتها، مما يتبادر لنا أن بمجرد وجود السيارة في الطريق العام يعد سير و بالتالي خضوع السيارة للتأمين الإلزامي يكون في حالة وجودها في الطريق العام بغض النظر الحركة الفعلية للسيارة.
انظر د/ سعد واصف " المرجع السابق " ص 57.

³⁰⁷ - إلا أن هناك من يرى غير ذلك على أساس أن التأمين الإجباري شرع لاعتبار المركبة الآلية آلة خطرة و أن خطورتها لا تظهر إلا في حالة الاستعمال فقط ، أما إذا لم تستعمل فهي بمثابة قطعة من قطع الأثاث التي و إن تسببت في ضرر فهو ضرر بسيط لا يضطر المشرع معه إلى إلزام مالكيها بالتأمين الإجباري عنها إلا أن هذا الاتجاه يضيق من استفادة المضرور من غطاء التأمين الذي شرع أساساً لمصلحته، فالقول بانتفاء خطورة السيارة في حالة عدم استعمالها ليس دائماً على صواب فالسيارة قد تتسبب في أحداث الضرر حتى و هي واقفة كأن ينفجر محركها أثناء تشغيلها أو تندفع من مبردها مياه ساخنة في وجه الشخص تحدث له تشوهات قد تكون بالغة أحياناً أو يتسبب وقوفها ليلاً دون إنارة في الطريق العام في حالة اصطدام الآخرين بها مما ينتج عنها حوادث و أضرار تصيب الآخرين.
أنظر أ/ عبد المجيد عامر شيبوب " المرجع السابق " ص 347.

فكل هذه الحالات لا يمكن للضحايا المطالبة بتعويض من المؤمن في ظل غياب التأمين الإلزامي على السيارة محدثة الضرر.

كما أن محكمة النقض الفرنسية ذهبت إلى أبعد من ذلك في القرار القضائي

الصادر بتاريخ 25 مارس 1994 الذي جاء فيه " إن وجود مركبة برية ذات محرك في

حالة توقف دون أن تؤثر سلبا في عملية السير لا يعفي تلك المركبة من تورطها في

الحادث حسب ما جاء به قانون 5 جويلية 1985 " .³⁰⁸

أما بالنسبة للمشرع الجزائري نص في المادة الأولى من الأمر 15/74 على

إلزامية التأمين الإجباري قبل انطلاق السيارة في السير " ... و ذلك قبل إطلاقها للسير "

إذ أن لفظ السير جاء عاما و مطلقا و لم يرد في الأمر 03/09 المتعلق بتنظيم حركة

المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها المعدل و المتمم للقانون 16/04 ، شرح و تحديد

كلمة سير مركبة و لا تحديد وضعية المركبة قبل إخضاعها للتأمين الإلزامي و لا في

وثائق التأمين النموذجية أو أي نص يقيدھا أو يقصره ا على حالات معينة، إذ أن الأمر

هو من اختصاص المصالح المكلفة بالأمن العمومي بعد إجراء تحقيق و إفادته للسيد وكيل

الجمهورية مرفقا بصور طبق الأصل و نسخة إلى شركة التأمين المعنية و نسخة إلى

صندوق ضمان السيارات في الحالات التي تدخل في نطاق اختصاصه على أن يحمل

التقرير كل المعلومات الضرورية بالإضافة إلى الأسباب الحقيقية للحادث.³⁰⁹

و في تقديرنا أن كلمة السير هنا لها نفس المعنى الذي أقره الفقه الفرنسي إذ لا

يجوز بأي حال أن يكون التأمين الإلزامي مقصورا على مجرد الحركة الفعلية، إذ يقتضي

الأمر تفسيرها تفسيراً واسعاً ليشمل كل ما يتصور حدوثه من السيارة إذ تعد هذه الأخيرة

في حالة سير متى خرجت إلى الطريق العام أو إلى الطريق الخاص المفتوح

للمرور العام.

³⁰⁸ - Yvonne Lambert-Faivre, " Droit des Assurances " Op-Cit, P 555.

³⁰⁹ - Lahlou Khiar Ghenima, Op-Cit, P 217.

الفرع الثاني: الملكية المشتركة للسيارة

إذا كانت الملكية الفردية للسيارة هي الصورة العادية، فإنه من الممكن أن ترد

حقوق الملكية لأكثر من شخص على سيارة واحدة، مما يثير مسألة الشخص الملزم

بالتأمين في الحالة التي يكون فيها شخصين أو أكثر ملكية المشتركة للسيارة كما في حالة

الأموال المشتركة للزوجين التي أقرها المشرع الجزائري مؤخرا في قانون الأسرة³¹⁰

كذلك في حالة السيارة المملوكة بسبب الإرث و الشيوع² ، كما يمتد الأمر كذلك بالنسبة

لشريك الذي يقدم سيارته كحصة في شركة الأشخاص³.

و يعد بالتالي كل شريك في الملكية المشتركة مالك أو شريك له كل الحقوق التي

يخولها له حقه كمالك لتلك الأموال، كما تقضي بذلك القواعد العامة في القانون المدني

فالنتيجة أن كل المالكين الشركاء للسيارة يصبحون طرف في العقد و ليس فقط الشخص

³¹⁰ - تنص المادة 37 من القانون رقم 05-09 المؤرخ في 04/05/2005 المعدل و المتمم لقانون رقم 84-11 المؤرخ في 09/07/1984 والذي يتضمن قانون الأسرة ما يلي "لكل واحد من الزوجين ذمة مالية مستقلة عن ذمة الآخر غير أنه يجوز للزوجين أن يتفقا في عقد الزواج أو في عقد رسمي لاحق، حول الأموال المشتركة بينهما التي يكتسبانهما خلال الحياة الزوجية و تحديد النسب التي تؤول إلى كل واحد منهما".

وبالتالي فيمكن أن تكون السيارة من بين الأموال المشتركة للزوجين بغض النظر عن الشخص الذي تؤول إليه المركبة حسب الوثائق الثبوتية لملكية السيارة .

² - تنص المادة 718 " لكل شريك في الشيوع الحق في أن يتخذ من الوسائل ما يلزم لحفظ الشيء و لو كان ذلك بغير موافقة باقي الشركاء " مادام تأمين السيارة يعتبر من قبيل المحافظة على الملك الشائع فهي جائزة لكل شريك بالرغم من عدم موافقة باقي الشركاء .

³ - تنص المادة 416 من القانون المدني الجزائري على ما يلي " الشركة عقد بمقتضاه يلتزم شخصان طبيعيان أو اعتباريان أو أكثر على المساهمة في نشاط مشترك بتقديم حصة من عمل أو مال أو نقد بهدف اقتسام الربح الذي ينتج أو تحقيق اقتصاد أو بلوغ هدف اقتصادي ذو منفعة مشتركة كما يتحملون الخسائر التي قد تنجر عن ذلك " و تقديم الحصة على حسب المال، يمكن أن تكون عقار أو منقول أين تدخل السيارة في الفرض الأخير.

المذكور في الوثيقة المسماة "البطاقة الرمادية"¹، إذ لا يشترط في الملكية المشتركة أن يرد في الأوراق الإدارية للسيارة ما يفيد الاشتراك في ملكية السيارة، إذ أنه من الممكن أن يكون هنالك اشتراك في الملكية في العلاقة التي تربط الأشخاص فيما بينهم، و الاكتفاء باستخراج هذه الأوراق باسم أحد الملاك دون الباقيين.

كما لا يؤثر في ذلك ما قد يرد في طريقة استعمال كل منهم للمال المملوك من القيود، أما في مواجهة الغير أو القانون فكل شخص في الملكية المشتركة يخضع و يتمتع بصفة المالك بكل ما يترتب عليها من نتائج، إذ أن مالكي السيارة مسؤولون بالتضامن في مواجهة كل الالتزامات لاسيما إخضاع السيارة لإلزامية التأمين وفقا للمادة الأولى من الأمر 15/74 و ذلك قبل إطلاقها للسير.

أما بالنسبة للسيارة التي تكون حصة شريك في شركة الأشخاص، فإن مدير الشركة هو الذي يقع عليه التزام التأمين الإجباري للسيارة باعتبارها من بين أموال الشركة التي يجب المحافظة عليها من جهة و تحمل النتائج التي يمكن حدوثها اتجاه الغير و ذلك بتغطية مسؤوليته عن طريق التأمين الإلزامي³¹⁴.

الفرع الثالث: انتقال ملكية السيارة المؤمن من مخاطرها

بعد التعرض إلى مسألة الملكية المشتركة للسيارة و معرفة الشخص الملزم بإبرام عقد التأمين الإلزامي، نتناول حالة انتقال ملكية السيارة المؤمن من مخاطرها إلى شخص آخر بغض النظر عن التصرف الذي تم بمقتضاه نقل الملكية و التي لا تقل أهمية عن سابقتها من حيث المسائل التي تثار بشأنها لاسيما عن التساؤل المطروح بشأن مدى

¹ – Mahmoud Abdel Rahman Mohamed Ali, Op-Cit, p 46.

³¹⁴ – أ/ عمورة عمار، " الوجيز في شرح القانون التجاري الجزائري"، دار المعرفة، بدون طبعة، الجزائر 2000 ص 237.

استمرار عقد التأمين في حالة انتقال ملكية السيارة من عدمه و ما يترتب عن الحالة الأخيرة من ضرورة إبرام عقد التأمين من طرف الشخص الذي آلت إليه ملكية السيارة. بالرجوع إلى الأمر 15/74 الذي يعتبر النص الأول الذي يتناول المسائل الخاصة بكل ما يتعلق بالتصرفات الواردة على السيارة حيث تنص المادة 06 من الأمر 15/74 على ما يلي "في حالة بيع المركبة من المؤمن له أو من ورثته، يخضع مشتري هذه المركبة للالتزام المنصوص عليه في المادة الأولى. وفي حالة وفاة المؤمن له تستمر مفاعيل التأمين بحكم القانون لحين انقضاء العقد لفائدة الوارث".

من خلال نص المادة نجد أن المشرع الجزائري يفرق بين حالتين:

1 حالة انتقال ملكية المركبة إلى المشتري.

2 حالة انتقال ملكية المركبة إلى الورثة.

بالنسبة للحالة الأولى نلاحظ أن المشرع الجزائري أخضع مشتري السيارة إلى ضرورة إبرام عقد تأمين وفقا للمادة الأولى من الأمر 15/74 ابتداء من وقت انتقال ملكية السيارة إليه بغض النظر عن سريان مفعول عقد التأمين بالنسبة للمالك الأول، مما يتبادر لنا أن عقد التأمين الإلزامي مرتبطا إرتباطا شخصيا بالمالك و ليس بالسيارة، إذ أنه بمجرد انتقال ملكية السيارة يعتبر العقد مفسوخ بقوة القانون و ليس للإرادة لأطراف دورا في استمراره أو إنهائه³¹⁵.

³¹⁵ - يجب التذكير في هذا المقام أن عقد التأمين الإجباري من المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارة في ظل الأمر 15/74 من العقود ذات الاعتبار الشخصي التي تتعلق بشخص المؤمن له بشأن انتقال ملكية السيارة إلى المشتري وفقا للمادة 06 من الأمر 15/74.

و من هنا فإن التساؤل المطروح ما هي الحكمة التي توخاها المشرع الجزائري من خلال إخضاع المشتري إلى ضرورة التأمين الإلزامي بصفة آلية و انفرادية بغض النظر عن وضعية سريان التأمين على السيارة التي آلت إليه ؟

تفسيرنا لهذه الحكمة قد تكون نظرة المشرع الجزائري من إخضاع المشتري للتأمين الإجباري فور انتقال السيارة إليه هو إمكانية قيام المالك الأول بالاستفادة من عقد التأمين لهدف نقل الضمانات إلى سيارة أخرى.

إلا أن هذه الحجة تعتبر قاصرة فقط على المالك الذي يريد نقل ضمانات العقد إلى سيارة أخرى، إذا كان من الأجدر أن تمنح فرصة نقل الضمانات إلى سيارة أخرى لإرادة المالك الأول و ليس تقرير ذلك بصفة قطعية بموجب القانون.

ضف إلى ذلك أن رغبة المالك الأول في نقل ضمانات عقد التأمين إلى سيارة أخرى لا يتحقق إلا إذا كانت رغبة المالك الأول من بيع المركبة هو نقل هذه الضمانات و التي لا تتفق أساسا و مضمون البيع في حد ذاته، و ذلك نظرا لتعلق هذه المسألة بالبائع نفسه في نقل أو عدم نقل ضمانات العقد إلى سيارة أخرى، متى توفرت هذه الأخيرة إليه. و بالتالي تكون هذه الحجة بعيدة عن مقاصد المشرع في إقراره إلزامية التأمين و تجنبه الصواب من خلال اعتقاده.

في رأينا أن عقد التأمين الإلزامي يرتبط بشخص المالك للسيارة و ليس بالسيارة في حد ذاتها³¹⁶ على أساس أن السيارة هي المحور الذي يدور من حوله نظام التأمين

³¹⁶ - إذ أن عقد التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات وفقا لقانون التأمين الإجباري والذي يعتبر من العقود ذات الاعتبار العيني التي تنصب على ما يقع من السيارة من حوادث، وليس من العقود ذات الاعتبار الشخصي.

رأي د/ سعد واصف" المرجع السابق" ص 54.

أ/ فؤاد سلوم "المرجع السابق" ص 113.

الإلزامي باعتبارها الأداة التي تحدث الضرر بغض النظر عن الأشخاص الذين عهد لهم
سياقة السيارة ما دام ذلك بإذن المالك وفقا للمادة الرابعة من الأمر 15/74.

ولكن ولحسن الصدف تم تعليق تطبيق الأمر 15-74 إلى غاية صدور المراسيم
التطبيقية له سنة 1980 و التي بمقتضاها أصبح الأمر ساري المفعول مع البقاء على نفس
الأحكام الواردة في النص الخاص .

إلا أنه بصور قانون 07-80 المتعلق بالتأمينات³¹⁷ والذي يعتبر نظام عام لجميع
أنواع التأمين لاسيما المادتين 23 و 24 و التي تقضي باستمرار مفعول عقد التأمين إلى
المشتري في حالة عدم رغبة المالك الأول في نقل الضمانات الخاصة بعقد التأمين إلى
سيارة أخرى مخالف بذلك أحكام المادة 06 من الأمر 15-74 مما يدعونا إلى التساؤل
عن النص الواجب تطبيقه بشأن الانتقال .

كملاحظة أولية نرى أن الأمر 15/74 هو نص خاص يتعلق بتنظيم كل الأحكام
المتعلقة بالتأمين على المركبة، أما القانون 07/80 فهو نص عام يتعلق بكل أنواع التأمين
و طبقا للقاعدة الفقهية الخاص يقيد العام، و بمقتضاه استبعاد تطبيق أي حكم في النص
العام طالما هناك نص خاص يحكم المسألة، و بالتالي فمشتري السيارة ملزم بعقد التأمين
الإلزامي من وقت انتقال المركبة إليه وفقا للمادة 6 من الأمر 15/74.

إلا أن المسألة تطرق باب الخلاف من وجهة أن النص الخاص صدر عن السلطة
التنفيذية، أما النص العام فصدر عن طريق قانون من طرف السلطة التشريعية مما
يستدعي تطبيق الحكم الوارد في القانون و استبعاد تطبيق الحكم الوارد في الأمر، على

³¹⁷ - المؤرخ في 09 أوت 1980.

أساس أن صدور النصوص القانونية في شكل قانون هو الأصل من اختصاص السلطة التشريعية³¹⁸.

أما في الحالة الثانية فيستمر عقد التأمين للورثة في حالة وفاة المستأمن بقوة القانون على أن يقوم بتنفيذ التزامات المؤمن له الذي يرتبها العقد³¹⁹.

الفرع الرابع: توحيد حكم انتقال السيارة بصدور القانون 31/88

إن الاختلافات و التناقضات الموجودة في الأمر 15/74 و القانون 07/80 عمقت الخلاف في وجود حكم واحد يعمم تطبيقه على المحاكم و شركات التأمين، أدت بالمشروع الجزائري إلى ضرورة تعديل نص المادة 6 من الأمر 15/74 بموجب القانون 31/88 و ذلك من أجل الربط بين نصوص قانون التأمينات 07/80، و الأمر 15/74 بشأن انتقال عقد التأمين بانتقال ملكية السيارة المؤمن عليها بنصه "و في حالة وفاة المؤمن له و بيع المركبة، يستمر أثر التأمين بحكم القانون لصالح الوارث و/أو المشتري إلى حين انقضاء

³¹⁸ - تنص المادة 98 من دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية رقم 19-08 المؤرخ في 15/11/2008 المعدل و المتمم لقانون 02-03 المؤرخ في 10/04/2002 على ما يلي " يمارس السلطة التشريعية برلمان يتكون من غرفتين و هما المجلس الشعبي الوطني و مجلس الأمة و له السيادة في إعداد القانون و التصويت عليه" وتضاف المادة 1/120 من نفس الدستور على ما يلي " يجب أن يكون لكل مشروع أو اقتراح قانونا موضوعا للمناقشة من طرف المجلس الشعبي الوطني و مجلس الأمة على التوالي حتى تتم المصادقة عليه".

³¹⁹ - الحل المقدم من طرف القانون الانجليزي يختلف تماما عما ذكرناه، فعقد التأمين الخاص بالمركبات له طابع شخصي خاصة فيما يتعلق بالتأمين على مسؤولية الغير، فوفاة المؤمن توقف صلاحية وثيقة التأمين إلا إذا كان هناك اتفاق من طرف المؤمن.

عقد التأمين طبقا للمادتين 23 و 24 من القانون رقم 07/80 المؤرخ في 09 أوت 1980 المتعلق بالتأمينات³²⁰.

بالرجوع لنص المادتين 23 و 24 من القانون رقم 07/80³²¹ و التي أحالت إليه المادة 6 من القانون 31/88، نجده يميز بين حالتين:

1. حالة انتقال ملكية المركبة عن طريق أي تصرف غير البيع.

2. حالة انتقال ملكية المركبة عن طريق البيع.

³²⁰ - يجب تعديل المادة 06 من القانون 31-88 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار، على أساس إلغاء القانون 07-80 بمقتضى المادة 278 من الأمر 07-95 المؤرخ في 25/01/1995 و المتعلق بالتأمينات، و بالنتيجة استبدلت بمقتضى الأمر 07/95 نص المادتين 23 و 24 من قانون 07/80 التي أشارت إليه المادة 6 من القانون 31/88 بالمادتين 24 و 25 من الأمر 07/95 و ذلك من أجل خلق انسجام بين نص المادة 6 من القانون 31/88 و المادتين 24 و 25 من الأمر 07/95 المتعلق بانتقال الشيء المؤمن عليه بصفة عامة و انتقال السيارة بصفة خاصة على التوالي، كما أن المادتين 24 و 25 من الأمر 07/95 هي نفسها حسب قانون رقم 06 - 04 المؤرخ في 27 فيفري 2006 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم للأمر 07/95.

³²¹ - استبدلت المادتين 23 و 24 من القانون 07/80 الملغى بالمادتين 24 و 25 من الأمر 07/95 مع تغيير بسيط من حيث الشكل دون المساس بالمضمون مع تقليص المدة الممنوحة للمشتري ليعلم فيه المؤمن بانتقال ملكية السيارة إليه بـ 30 يوم بدلا من 60 يوما التي كانت مقررة بموجب المادة 24 من القانون 07/80 الملغى، أما عن قصد المشرع الجزائي في تقليص المدة في نظرنا هو أن مدة 60 يوما الممنوحة للمشتري للتصريح بانتقال ملكية السيارة إليه كان له مبررا باحتكار الدولة لعمليات التأمين و محدودية الشركات الممارسة للتأمين في ظل انعدام المنافسة، فإنه بإلغاء احتكار الدولة لممارسة عمليات التأمين بمقتضى المادة 278 من الأمر 07/95 و طلق العنان للخواص للقيام بعملية الاستثمار في مجال التأمين مما تمخض عليه كثرة الشركات الممارسة للتأمين و تطور وسائل الاتصال و سرعة الخدمات في ظل اقتصاد السوق، أصبحت مدة 60 يوما الممنوحة لعلم المشتري بعملية انتقال السيارة لا مبرر لها، مما أدى بالمشرع لتقليص مدة 60 يوما إلى 30 يوما نظرا للاعتبارات المذكورة أعلاه.

الفرع الخامس: حالة انتقال ملكية المركبة عن طريق أي تصرف غير البيع

إن المقصود بهذه الحالة هو انتقال ملكية السيارة عن طريق الهبة³²² أو المقايضة³²³ أو عن طريق الوفاة كالميراث³²⁴ و الوصية³²⁵ و التي تناولتها المادة 1/24 من القانون 06 - 04 المتعلق بالتأمينات، المعدل و المتمم للأمر 07/95 "إذا انتقلت ملكية الشيء المؤمن عليه اثر وفاة أو تصرف يستمر أثر التأمين لفائدة الورثة أو المشتري شريطة أن يستوفي جميع الالتزامات المنصوص عليها في العقد، و يتعين على المتصرف أو الوارث أو المشتري أن يصرح للمؤمن بنقل الملكية".

و كملاحظة أولية إن نص المادة جاء عام إذ أن تطبيقه ليس مقتصرًا على تأمين الأشياء، إنما يطبق أيضا على تأمين المسؤولية الناشئة عن شيء محدود، و من ثم يسوى الحكم في تطبيقه على تأمين المسؤولية المترتبة عن حوادث السيارات، و عليه ففي حالة انتقال ملكية سيارة مؤمن على مخاطرها عن طريق أي تصرف غير البيع، فإن الضمان الناشئ عن عقد التأمين يستمر بقوة القانون لمصلحة متلقي الملكية وفقا للشروط (أولا) و التي تحدث آثارها في عملية تحويل ملكية السيارة (ثانيا).

³²² - أنظر المواد من 202 إلى غاية 212 من قانون الأسرة الجزائري.

انظر ا/ أنور طلبية" العقود الصغيرة للهبة و الوصية" المكتب الجامعي الحديث، بدون طبعة، مصر 2004، ص 5 و ما يليها.

³²³ - أنظر المواد من 413 إلى 415 من القانون المدني الجزائري.

د/ رمضان أبو السعود" شرح العقود المسماة في عقد البيع أو المقايضة" دار الجامعة الجديدة، بدون طبعة، الإسكندرية، مصر، 2006، ص 401 وما بعدها.

³²⁴ - أنظر المواد من 126 إلى 183 من قانون الأسرة الجزائري.

أ/ فشار عطا لله" أحكام الميراث في قانون الأسرة الجزائري" دار الخلدونية، الطبعة الثانية الجزائر، بدون سنة نشر، ص 15 و ما بعدها.

⁴ - أنظر المواد من 184 إلى 201 من قانون الأسرة الجزائري.

أولاً: شروط انتقال عقد التأمين عن طريق أي تصرف غير البيع

لكي يستمر التأمين على السيارة، وفقاً للمادة 01/24 من القانون 06 - 04 يجب

توفر مجموعة من الشروط و التي تتمثل في

1 - يجب أن تكون السيارة أو المقطورة أو نصف المقطورة المراد نقل ملكيتها مؤمنة

تأميناً إجبارياً وفقاً للمادة الأولى من الأمر 15/74 و يجب أن يكون التأمين مستمراً و موجوداً لحظة نقل الملكية، إذ لا جدوى من التكلم عن مسالة نقل التأمين الإلزامي في حالة انقضاء مدته أو عدم وجوده وقت نقل الملكية.

2 - يجب أن يكون التصرف المراد نقل الملكية السيارة أو المقطورة أو نصف

المقطورة إلى الغير بكل التصرفات القانونية سواء كانت هبة أو مقايضة أو عن طريق الوفاة كالميراث و الوصية باستثناء بيع المركبة الذي يخضع عملية نقل التأمين لحكم خاص و الذي سنتطرق إليه فيما بعد.

3- يجب أن تنتقل ملكية الشيء المؤمن عليه من المؤمن له للغير سواء بواسطة

القسمة إن اكتسبت عن طريق الإرث أو بمجرد الوفاة إن اكتسبت عن طريق الوصية أو بمجرد انعقاد العقد إن اكتسبت عن طريق الهبة أو المقايضة.

4- يتعين على المتصرف أو الشخص الذي انتقلت إليه ملكية السيارة أو المقطورة

أو نصف المقطورة إخطار المؤمن بهذا الانتقال،³²⁶ إلا أن هذا الشرط لا يعيق انتقال ملكية السيارة المؤمن عليها في ظل بقاء المتصرف يوفي بالالتزامات الناشئة عن عقد التأمين.

³²⁶ - د/ بن خروف عبد الرزاق "المرجع السابق" ص 162 و ما بعدها.

في حالة وفاة المؤمن له يحل الوارث أو الموصي له محل المورث أو الموصي في تنفيذ التزامات عقد تأمين السيارة التي انتقلت إليه، إذ يفترض أن الشخص المتوفى تعاقد لحسابه و لحساب ورثته و خلفه.³²⁷

كما أن المشرع لم يحدد شكلا لهذه الأخطار لذا فهو ممكن بأي وسيلة كانت، فيمكن أن يتم بالكتابة و يمكن أن يتم شفاهة أو برسالة مسجلة مصحوبة بعلم الوصول.

ومتى توافرت الشروط المذكورة أعلاه انتقل عقد التأمين بشكل أوتوماتيكي باعتباره مكملًا لملكية الشيء المؤمن.³²⁸

إذ أن الضمان الناشئ عن عقد التأمين يستمر بقوة القانون لمصلحة الشخص متلقي الملكية.³²⁹

ثانيا: آثار انتقال عقد التأمين الإلزامي إلى المالك الجديد للمركبة

يذهب أغلب الفقهاء إلى أن عقد التأمين من مستلزمات الشيء، إذ ينتقل بانتقال ملكية السيارة و يحل المتصرف إليه محل المالك الأول في حقوقه و التزاماته طبقا لأحكام التجديد و نتيجة لهذا الانتقال يصبح المؤمن له الجديد ملزما بدفع الأقساط و بإخطار المؤمن بتفاقم الخطر أو تغييره عبر سريان العقد، كما أن الأمر يطبق كذلك على الورثة في حالة انتقال الملكية عن طريق الوفاة إذ يصبح ملتزما خلافا عن المبدأ العام الذي يقضي بعدم انتقال التزامات المورث إلى ورثته³³⁰، كما أن المؤمن له الأصلي يبقى ملتزم بسداد مستحقات الأقساط إلى غاية إخطار المؤمن بانتقال الملكية و من هنا تظهر أهمية

³²⁷ - د/ علي فيلاي "الالتزامات، النظرية العامة للعقد" المرجع السابق، ص 324.

³²⁸ - Mahmoud Abdel Rahman Mohamed Ali, Op-cit, p 51

³²⁹ - د/ عبد الرزاق أحمد السنهاوري، "المرجع السابق"، ص 1557.

³³⁰ - د/ عبد الرزاق السنهاوري "الوسيط في شرح القانون المدني الجديد" المجلد الأول، "نظرية الالتزام بوجه عام"، مصادر الالتزام "العقد، العمل غير المشروع، الإثراء بلا سبب"، القانون "دار النهضة العربية"، بدون طبعة، القاهرة، مصر 1952، ص 542.

إقرار الأخطار و عدم تحديد وقت الإدلاء به³³¹، إذ أن الهدف من الإخطار يكمن في ضمان تنفيذ التزامات و حقوق المؤمن له في مواجهة المؤمن إذ يبقى المتصرف المقيدة باسمه وثيقة التأمين مسؤولاً عن تنفيذ أحكام العقد إلى أن يتم تقييد الرخصة باسم المتنازل إليه إذ أن حكم الأخطار يضع حد الفصل بين مسؤولية المتصرف و المتصرف له.

و بالتالي فإن التزام المؤمن له الأصلي ينقضي بدفع القسط ابتداء من الإخطار و ينتقل في نفس الوقت هذا الالتزام إلى المؤمن له الجديد بدفع الأقساط التي تغطي الفترة اللاحقة للإخطار، أما بالنسبة للأقساط الغير مدفوعة على الفترة السابقة للإخطار تبقى دينا في ذمته ووجوب سدادها متى انتقلت ملكية السيارة أو المقطورة أو نصف المقطورة عن طريق التصرف، أما في حالة انتقال الملكية عن طريق الوفاة فإن الأقساط الغير مدفوعة تصبح دينا على التركة، و لا تركة إلا بعد سداد الديون.³³²

كما أن المادة 24 وضعت حكم خاص في حالة تعدد ورثة السيارة أو المقطورة أو نصف المقطورة و الذي يتمثل في دفع الأقساط المترتبة على عقد التأمين مجتمعين و متضامنين، إذ أن كل واحد منهم مسؤول عن دفع الأقساط كلها بحكم التضامن السلبي بينهم، و بالتالي فيكون من حق المؤمن الرجوع إلى أي واحد من الورثة بكامل الأقساط، و كما يكون من حق الوارث الموفي الرجوع على الباقيين كل واحد منهم بقدر حصته في هذا الدين، و يقسم الدين بينهم بالتساوي ما لم يكن هناك اتفاق يقضي بخلاف ذلك طبقاً للقواعد العامة.

و متى تم الوفاء بالالتزامات المترتبة عن عقد التأمين من طرف المؤمن له الجديد كان له الحق في التعويض عند تحقق الخطر فيرجع به على المؤمن، و له حق التمسك

³³¹ - د/ بن خروف عبد الرزاق "المرجع السابق" ص 164.

³³² - د/ علي فيلاي "الالتزامات، النظرية العامة للعقد" المرجع السابق، ص 326.

بجميع الدفوع في مواجهة المؤمن³³³ الناتجة عن عقد تأمين السيارة أو المقطورة أو نصف المقطورة التي آلت إليه، و بالتالي وفقا للشروط السابقة الذكر ينتقل عقد التأمين بانتقال ملكية السيارة أو المقطورة أو نصف المقطورة إلى المالك الجديد بحكم القانون و دون الحاجة إلى موافقة المؤمن أو المؤمن له الأصلي أو المالك الجديد، إذ أن الانتقال تقرر بقوة القانون دون منح الأطراف الحق في فسخ عقد التأمين على خلاف معظم التشريعات كالتشريع الفرنسي و الليبي و اللبناني و المصري³³⁴ و التي تعطي للمؤمن أو الوارث المؤمن له الحق في فسخ التأمين، ذلك أن المؤمن قد لا يرضى عن المؤمن له الجديد ومن ثم يكون له الحق في فسخ العقد، كما أن المؤمن له الجديد قد يكون له فائدة بإبرام عقد تأمين جديد مع مؤمن آخر بشروط أفضل كما هو الحال في وجود تخفيضات يقرها مؤمن آخر بالنسبة لموظفي قطاع ما تربطه اتفاقية معه.

غير أن المشرع لم يعطي لأي من المؤمن أو المؤمن له الجديد الحق في فسخ عقد التأمين، و لكن الواقع أننا كنا نفضل³³⁵ أن يعطي المشرع الجزائري للمؤمن أو المؤمن له الجديد الحق في فسخ عقد التأمين، ذلك أنه من ناحية المؤمن تكون عادة شخصية المؤمن له محل اعتبار كبير في قبول المؤمن للتعاقد معه أو رفضه، أما من ناحية المؤمن له الجديد فليس ثمة مبررا للاستمرار في عقد التأمين طالما كان هناك مبرر للتحلل منه.

الفرع السادس: حالة انتقال ملكية السيارة عن طريق البيع

تنص المادة 1/25 "إذا انتقلت ملكية سيارة ما، يستمر التأمين عليها قانونا لفائدة المشتري حتى انتهاء العقد بشرط أن يعلم المؤمن في مدة أقصاها ثلاثون يوما و يدفع زيادة القسط المستحق في حالة تفاقم الخطر".

³³³ - د/ بن خروف عبد الرزاق "المرجع السابق" ص 165.

³³⁴ - د/ عبد الرزاق السنهوري "المجلد الثاني" "المرجع السابق" ص 1560.

³³⁵ - د/ إبراهيم أبو النجا "المرجع السابق" ص 309.

بعد أن أقر المشرع الجزائري القاعدة العامة بشأن انتقال الشيء المؤمن عليه وفقا للمادة 24 من القانون رقم 04/06 رأى المشرع الجزائري بعد ذلك أنه لا بد من وضع نظام خاص يطبق على نقل ملكية السيارة المؤمن عليها عن طريق البيع، و يتناسب و ما لهذه الطريقة من طبيعة خاصة³³⁶ و هذا ما أقرته المادة المذكورة أعلاه.

و لكن يجب الملاحظة هنا أن النص استعمل كلمة سيارة و لم يستعمل كلمة المقطورة أو نصف المقطورة، مما يدعونا في البداية إلى استبعاد هذه الأخيرة من نطاق تطبيق الحكم الخاص بالانتقال الوارد في المادة 25 من القانون، و خضوعه للقاعدة العامة الواردة في المادة 24 من نفس القانون، و لكن و في نفس الوقت المادة الأولى من الأمر 15/74 استعملت كلمة مركبة بدلا من كلمة سيارة.

في البداية نلاحظ أن كلمة مركبة أوسع من كلمة السيارة بحيث أن كلمة مركبة تشمل جميع السيارات و العربات و الآلات الأخرى شريطة أن يكون لها محرك في حين أن لفظ السيارة يقتصر على بعض السيارات السياحية الخفيفة.³³⁷

إضافة إلى ذلك فإن المشرع الجزائري يستعمل كلمة مركبة تارة و كلمة السيارة تارة أخرى، سواء في الأمر 15/74³³⁸ و المراسيم التطبيقية له³³⁹، أو في القانون

³³⁶ - انظر د/ أحمد حسن قدارة" الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري" الجزء الرابع، "عقد البيع"، ديوان المطبوعات الجامعية، بدون طبعة، بن عكنون، الجزائر، 2001، ص 21، ص 35 و ما بعدها.

انظر كذلك أ/ زاهية سي يوسف" عقد البيع" دار الأمل للطباعة و النشر و التوزيع، بدون طبعة تيزي وزو الجزائر، 2000، ص 14 و ص 26، ص 32، ص 184 و ما بعدها.

³³⁷ - أ/ بن عبيدة عبد الحفيظ" المرجع السابق" ص 20.

³³⁸ - الأمر 15/74 برمته استعمل كلمة "مركبة" في كل المواد المتعلقة بالمسائل التي تنطبق على حكمه، و لم يستعمل مصطلح السيارة، و نفس الحكم الوارد في القانون 31/88 المعدل و المتمم للأمر 15/74.

³³⁹ - بالنسبة للمراسيم التطبيقية:

المتعلق بالتأمينات³⁴⁰ أو القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها³⁴¹ كما أن إطلاق كلمة السيارة يؤدي إلى استبعاد المقطورة و نصف المقطورة من خضوعها إلى حكم الانتقال الوارد في المادة 25 دون أن تكون نية المشرع الجزائري في رأينا في استبعاده من الحكم على أساس أن الحياة العملية و النصوص القانونية تستعمل الكلمة بنفس المعنى³⁴².

لذا يستحسن بالمشرع الجزائري الأخذ بما أخذ به المشرع الفرنسي الذي قام بتعديل المادة 11 من القانون 27 فبراير 1958 بمقتضى قرار القانون في 07 يناير

المرسوم التطبيقي 34/80 كل المواد استمدت حكمها من الأمر 15/74 بشأن استعمال مصطلح المركبة بدلا من السيارة.

المرسوم التطبيقي 35/80 نصت على كلمة السيارة من حيث المصطلح فقط، أما بالنسبة للمضمون فيؤخذ بعد تطبيقه على السيارة و المقطورة و نصف المقطورة بشأن شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار و معاينتها، إذ أن كلمة السيارة المستعملة في المرسوم تنصرف لتشمل كلا من السيارة و المقطورة و نصف المقطورة. المرسوم 37/80 في اغلب المواد استعملت كلمة مركبة، ماعدا البعض و التي استعملت كلمة السيارة، إلا أن كل المواد و المراسيم تأخذ طابع شمولية التطبيق بغض النظر ما إذا كانت السيارة أو المقطورة أو نصف المقطورة.³⁴⁰ كل من القانون 07/80 و الأمر 07/95 و القانون 04/06 استعملت في جل المواد كلمة السيارة بدلا من كلمة مركبة، إلا أن الأحكام المقررة في القوانين المتعلقة بالتأمينات لا تتعلق فقط بالسيارة بل يمتد الحكم ليشمل المقطورة و نصف المقطورة، إذن كلمة المركبة أو السيارة استعملت بنفس المعنى.

³⁴¹ - استعملت كلمة مركبة و كلمة سيارة بدون فارق في تحديد الهدف الموضوع في حكم المواد على أساس التفرقة بينهما، إذ أن مصطلح مركبة أو سيارة الواردة في المواد تنصرف لتشمل كل من السيارة و المقطورة و نصف المقطورة بنفس الشروط المحددة للخضوع للإلزامية التأمين.

³⁴² - و هو نفس المعنى الذي أكده أستاذنا د/ بن خروف عبد الرزاق؛ عند التكلم عن شروط استمرار عقد التأمين وفقا للمادة 25 من الأمر 05/95.

انظر د/ بن خروف عبد الرزاق "المرجع السابق" ص 167.

1959 الذي أضاف فقرة بشأن أن حكم نقل ملكية السيارة لا يقتصر عليه فقط بل يمتد ليشمل أيضا المقطورة و شبه مقطورتها.³⁴³

لذا نقترح تعديل نص المادة 25 من القانون 04/06 و ذلك بإضافة حكم المقطورة و نصف المقطورة بشأن انتقال ملكيتها و ورودها من حيث الشكل في نص المادة 25 إزالة لكل لبس و غموض و تأويل الذي يمكن أن يثار بشأن تطبيقه. و بالتالي فلتطبيق الحكم الوارد في المادة 25 بشأن استمرار عقد التأمين في حالة انتقال ملكية السيارة أو المقطورة و نصف المقطورة للمشتري مرهونا بتوفر مجموعة من الشروط و هو ما نتناوله (أولا) و التي تتحدد على أساسها كل آثارها، و هو ما نتناوله (ثانيا).

أولا: شروط استمرار التأمين

وفقا للمادة 25 من قانون التأمينات التي تضع مجموعة من الشروط بشأن انتقال عقد التأمين لمشتري السيارة أو المقطورة و نصف المقطورة و التي تتمحور في 1 يجب أن يكون التأمين منصب على السيارة أو المقطورة أو نصف المقطورة وفقا للمادة الأولى من الأمر 15/74، و بالتالي استبعاد جميع الأشياء المؤمن عليها من مجال التطبيق وفقا لنص المادة 25 و التي تخضع للقاعدة العامة المنصوص عليها في المادة 24 من القانون بشأن استمرار عقد التأمين.

2 يجب أن يتم نقل ملكية السيارة أو المقطورة أو نصف المقطورة عن طريق البيع و هو ما يفهم من عبارة "يستمر التأمين عليها قانونا لفائدة المشتري"، و بالتالي

³⁴³ - و بالتالي أصبح نص المادة المضافة 19 مكرر كالتالي: "في حالة ملكية السيارة و كذلك مقطورتها أو شبه مقطورتها فان عقد التأمين يقف بقوة القانون ابتداء من الساعة صفر من اليوم التالي ليوم التصرف، ذلك فيما يتعلق بالعربة موضوع التصرف، و يجوز لأي من الطرفين فسخ العقد بمقتضى إخطار سابق يرسل للطرف الآخر قبل الفسخ بعشرة أيام ..."

استبعاد تطبيق حكم المادة 25 إذا تم نقل ملكية السيارة عن طريق أي تصرف آخر كالهبة أو المقايضة أو عن طريق الوفاة كالميراث و الوصية إذ أنه في هذه الحالة تنطبق أحكام المادة 24 من القانون، و لكن هناك صعوبات عملية تثار بشأن تحديد بدأ انتقال ملكية السيارة أو المقطورة أو نصف المقطورة للمشتري و التي تتحدد أساسا بلحظة انتقال الملكية، و على ذلك فلن يكون لهذه الصعوبة محلا إذا كانت لحظة نقل الملكية قد ثبتت بالكتابة، بأن اتفقا بكتابة اليوم و ساعة انتقال ملكية، أما في حالة عدم وجود هذا الدليل فيثار التساؤل عن اللحظة التي انتقلت فيها الملكية، و ذلك لأنه على الرغم من أن نقل ملكية السيارة يتم بمجرد تبادل التراضي،³⁴⁴ إلا أنه لا خلاف في وسع أطراف العقد الخروج على هذا المبدأ، فيمكنهم الاتفاق على تأخير نقل الملكية كان يشترط ألا تنتقل الملكية إلا بعد دفع كامل الثمن أو البيع بشرط واقف.

في هذه الحالة حاول بعض الفقهاء حل هذه الصعوبة في تحديد لحظة انتقال ملكية السيارة فلقد ذهب الأستاذ "بيسون" إلى إلزام المؤمن له بإخطار المؤمن بنقل ملكية السيارة، و حتى حدوث هذه الواقعة يعد متلقي الملكية (المشتري) بمثابة شخص مأذون له باستعمال السيارة من قبل المالك، و لكن يؤخذ هذا الرأي أنه من الممكن أن يهمل المؤمن له في إخطار المؤمن بانتقال الملكية في الوقت الذي يقوم فيه متلقي الملكية (المشتري) باستعمال السيارة استعمالا مخالفا كما هو محدد في وثيقة التأمين .

كما ذهب "مارجيت و فافر Margeat et Faivre" إلى وجوب الاعتداء بتاريخ التسجيل الإداري لنقل ملكية السيارة و لكن يعاب على هذا الرأي في الإجراءات التي يفرضها القيد الإداري من بطئه و طول مدته و تعقيده في ظل رضوخ الإدارة لسيادة

³⁴⁴ - تخضع نقل ملكية السيارة أو المقطورة أو نصف المقطورة باعتبارها من الأشياء المعينة بالذات بمجرد التراضي و تبادل الإيجاب و القبول بين المشتري و البائع و ذلك باعتبار أن عقد البيع المنقول عقد رضائي.

انظر د/ أحمد حسن قداد "المرجع السابق" ص 111.

المكتب (البيروقراطية الإدارية) و هذا كله يؤدي إلى امتداد عقد التأمين و عدم إعفاء المؤمن من الضمان في وقت معقول.

و لعل أسلم الآراء في نظرنا ذلك الرأي الذي أقره الأستاذ [Sidibé] إذ يرى بوجوب الاعتداء بيوم التسليم في تحديد وقت انتقال ملكية السيارة و التسليم واقعة مادية يمكن إثباتها بكافة طرق الإثبات، كما أن إثبات هذه الواقعة أسهل بكثير من إثبات التراضي و خصوصا إذا لم يكن العقد ثابت بالكتابة.³⁴⁵

3 - أن يكون عقد التأمين على السيارة أو المقطورة أو نصف المقطورة قائما وقت انتقال ملكية السيارة من المالك (البائع) إلى متلقي الملكية (المشتري) فإذا لم يكن عقد التأمين قد أبرم فعلا أو كان قد أبرم و لكن انتهى لسبب من الأسباب فلا مجال للتكلم عن استمرار عقد التأمين إذ تظل هذه الحالة خاضعة لأحكام المادة الأولى من الأمر.

4 - وجوب إخطار المشتري للمؤمن بانتقال ملكية السيارة أو المقطورة أو نصف المقطورة إليه خلال 30 يوما كأقصى أجل، وهي مدة أوضح من المادة 24 التي لم تبين الأجل الذي يجب أن يتم فيه هذا الإخطار بالنسبة لانتقال الشيء المؤمن عليه بشكل عام وفقا للمادة 24 من القانون 06 - 04.

و كما يسري أجل 30 يوما ابتداء من تاريخ انتقال السيارة للمشتري أما في حالة عدم إخطار المشتري للمؤمن في هذا الأجل يترتب عليها جزاء وفقا للمادة 2/25 و هو دفع قسط إضافي يقدر بـ 5% من القسط الإجمالي، كما أن هذه النسبة من القسط تدفع إلى الصندوق الخاص بالتعويضات و ليس للمؤمن، كما أن الإخطار هو التزام على عاتق المشتري في مواجهة المؤمن.³⁴⁶

³⁴⁵ - د/ أبو زيد عبد الباقي مصطفى "المرجع السابق" ص 87.

³⁴⁶ - د/ بن خروف عبد الرزاق "المرجع السابق" ص 168.

كما احتفظت المادة 3/25 بحق المالك الأول بالاحتفاظ بالتأمين ليحله على سيارته الجديدة التي يشتريها عادة بعد انتقال ملكية السيارة الأولى التي يغطيها الضمان و بالتالي يطلب من المؤمن بنقل الضمانات الناجمة عن عقد التأمين لسيارة أخرى بمقتضى ملحق وثيقة التأمين.

كما يجب التذكير هنا بالصعوبات المتعلقة بالتكييف القانوني لوضعية المشتري خلال الفترة الممتدة بين وقت انتقال الملكية و حتى تاريخ إعلان المؤمن بانتقال الملكية إليه التي يجب أن لا تتجاوز 30 يوما.

و في تقديرنا يجب التمييز بين حالتين

أ - أن يكون البيع تاما

و هنا نرى أن ملتقى الملكية (المشتري) يستفيد من ضمان عقد التأمين لا بوصفه مأذون له باستعمال السيارة من المالك (البائع) و إنما على أساس أن هذا الضمان يعد من ملحقات الشيء المباع و التي تنتقل مع انتقال ملكية هذا الشيء فهو إذا يستفيد بالضمان بوصفه مالكا للسيارة انتقل إليه الضمان باعتباره من ملحقاتها.

ب أن يكون البيع موقوفا

وفي هذا الفرض لا تنتقل الملكية إلا بعد تحقق الشرط و مع ذلك فإن متلقي الملكية (المشتري) يستفيد من ضمان عقد التأمين بوصفه مأذونا له من طرف المالك (البائع) بالقيادة أو الحراسة.³⁴⁷

ثانيا: آثار انتقال التأمين الإلزامي إلى مالك السيارة الجديد

³⁴⁷ - أبو زيد عبد الباقي مصطفى " المرجع السابق " ص 90.

متى توفرت الشروط التي سبق عرضها انتقل عقد التأمين من المالك الأصلي للسيارة أو المقطورة أو نصف المقطورة إلى المشتري بقوة القانون و دون حاجة لموافقة المؤمن أو المؤمن له الأصلي أو المشتري، كما تنتقل إليه جميع الحقوق و الالتزامات الناجمة عن عقد التأمين في حالة عدم تصريح المؤمن له الأصلي رغبته في نقل التأمين إلى سيارة أخرى قبل القيام بالبيع و كان ذلك تنازلا ضمنيا عن حقه.³⁴⁸

و في الأخير و بعد التعرض إلى أحكام انتقال ملكية سيارة المؤمن أو المقطورة أو نصف المقطورة وفقا لأحكام المادتين 24 و 25 من القانون 04/06 المتعلق بالتأمينات نرى ضرورة إعادة النظر في الحكم الخاص بانتقال السيارة الوارد في المادة 25 و إعادة إدراجه ضمن القانون المتعلق بالزامية التأمين على السيارات أي في قانون خاص بدل إبرازه في قانون التأمينات الذي هو قانون عام شامل كل أنواع التأمين.

و ذلك لضرورة خلق نوع من التوازن في النصوص القانونية بموجب حكم واحد خاص بانتقال ملكية السيارة لتفادي الاختلافات و التناقضات بين النصوص، لذا في تقديرنا أن يتدارك المشرع الجزائري ذلك بإقراره نص حكم المادة 25 من القانون 04/06 ضمن القانون الخاص بالتأمين الإلزامي للسيارات في التعديل الجديد.

المطلب الثاني: مكتب العقد كاستثناء

إذا كان الأصل أن مالك السيارة هو الذي يقوم بالتأمين الإلزامي لسيارته و يكون بذلك الطرف الثاني في عقد التأمين الإلزامي مع المؤمن، إلا أنه مع ذلك يمكن أن يكون هناك شخص آخر يقوم بإبرام العقد و يكون في هذه الصورة من قبيل تأميننا لحساب الغير، و قد يكون الشخص نائباً قانونياً كالوكيل و الولي الشرعي للقاصر.

³⁴⁸ - د/ بن خروف عبد الرزاق " المرجع السابق" ص 169.

أ/ بلخضر مخلوف " المرجع السابق" ص 127.

في الواقع هناك عدة فرضيات أين نجد أشخاص آخرين يهتمون بتأمين السيارة و لأنهم قد يقودون سيارات الغير³⁴⁹ كما لو أمن الأب من المسؤولية التي تترتب عن الحوادث التي تتسبب فيها سيارة ابنه، فيؤمن بذلك من المسؤولية التي تقع على عاتقه عن الحادث إذا تسبب فيها بفعله، و يؤمن أيضا من المسؤولية المدنية لابنه عن الحوادث التي يتسبب فيها بفعله، و يسري نفس الحكم في حالة تأمين الزوج لسيارة زوجته و الأمر نفسه هو الواجب التطبيق بالنسبة للممثل القانوني للأشخاص المعنوية و كذلك قد يكون فضوليا.

كما أن القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني و المتعلقة بالنيابة القانونية³⁵⁰ هي التي تنطبق هنا و ذلك فيما يتعلق بالالتزامات المتبادلة بين المؤمن و المؤمن له، و مع ذلك فإن هذه الصورة من صور العقد تتميز بأن مكتب التأمين هو وحده الذي يلتزم بدفع القسط للمؤمن، و كذلك الالتزامات التي يرتبها عقد التأمين من تصريح بالبيانات و دفع الأقساط و إخطار المؤمن بوقوع الخطر و تلقي الاعتذارا ت و المرسلات المتعلقة بعقد التأمين و غيرها من الالتزامات، إذ أن العقد المبرم بين مكتب العقد و المؤمن من قبيل الاشتراط لمصلحة الغير.³⁵¹

و من هنا يمكن القول أنه يجوز إبرام عقد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناشئة عن السيارة لحساب من يثبت له الحق فيه و يكون بمثابة عقد التأمين بالنسبة لمكتب التأمين و المؤمن، و ينشأ عنه جميع الحقوق و التزامات العقد و هو بمثابة

³⁴⁹ - Mahmoud Abdel Rahman Mohamed Ali, Op-cit, p 43

³⁵⁰ - د/ علي علي سليمان " المرجع السابق"، ص 41 و بعدها.

د/ علي فيلاي " الالتزامات، النظرية العامة للعقد" المرجع السابق، ص 321 و ما بعدها.

³⁵¹ - د/ بن خروف عبد الرزاق " المرجع السابق" ص 223.

د/ مروان بن حسن محمد إسماعيل " المرجع السابق" ص 467.

اشتراط لمصلحة الغير بالنسبة للمستفيد في حالة سياقته للمركبة فيما يخص آثار العقد المتمثلة أساسا في التعويض.

و بالتالي فإن تأمين المکتتب من طرف شخص غير مالك السيارة يغطي المسؤولية له و لمالك السيارة معا، فالهدف من هذا الإجراء واضح تماما هو مصلحة الضحية لا غير. ففي كل الحالات يجب الرجوع إلى وثيقة التأمين لمعرفة مکتتب العقد فكل الشروط الخاصة في وثيقة التأمين تذكر لا محال الاسم و اللقب و عنوان المؤمن له أو المکتتب.³⁵²

³⁵² - Mahmoud Abdel Rahman Mohamed Ali, Op-cit, p 45

المبحث الخامس: الأضرار المضمونة و الأضرار غير المضمونة في إطار التأمين

الإلزامي على السيارات

إن الهدف من التأمين الإجباري كما قد سبق ذكره هو تحقيق الأمن و السلامة للمضرور من الحوادث سواء كان المضرور سائقا بنفسه أو من الغير سواء كان من الركاب أو غير الركاب و سواء كان الركوب بالمقابل أو بالمجان و ذلك بدون قيود وفقا للمادة 8 من الأمر 15/74 و التي تقرر القاعدة العامة في ضمان التأمين بصورة موسعة، إلا أن المشرع الجزائري عبر المرسوم التطبيقي 34/80 حصر الأضرار المضمونة وفقا للمادة الأولى و الثانية من المرسوم التطبيقي (المطلب الأول) كما أخرج بعض الأضرار من الضمان وفقا للمادة 5 من المرسوم و الأمر (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الأضرار المضمونة

يلتزم المؤمن في ظل التأمين الإلزامي على المركبة بتغطية الأضرار المادية و الجسمانية التي يتسبب في حدوثها المؤمن له للغير الناجمة عن حوادث المرور إذ يضمن التأمين الإلزامي مسؤولية المؤمن له من رجوع الغير عليه بالمسؤولية سواء كان مصدر الضرر مادي أو جسماني³⁵³ سواء كان ناتجا عن الحوادث و الحرائق و الانفجارات (الفرع الأول) الأضرار الناتجة عن سقوط ملحقات السيارة أو الأشياء التي تحملها (الفرع الثاني) أو ضمان المسؤولية المدنية (الفرع الثالث) مع إبداء رأينا في تعويض هذه الأضرار (الفرع الرابع).

الفرع الأول: الأضرار الناشئة عن الحوادث و الحرائق و الانفجارات

تنص المادة 1/1 من المرسوم التطبيقي 34/80 على ما يلي "تتطبق إلزامية التأمين التي تأسست بالأمر 15/74 المؤرخ في 6 محرم 1394 الموافق لـ 30 يناير 1975 على تعويض الأضرار الجسمانية أو المادية التي تحصل بسبب المرور أو بغير المرور و هي:

³⁵³ - د/ جديدي معراج " المرجع السابق " ص 113.

1 - الحوادث و الحرائق و الانفجارات التي تسببها المركبة و التوابع و المنتجات التي تستعملها و الأشياء و المواد التي تنقلها..."

و من الملاحظ حسب المادة المذكورة أعلاه أن عقد التأمين الإجباري يغطي الأضرار الجسمانية و المادية التي تلحق بالغير من جراء حريق أو انفجار تكون قد تسببت فيه أثناء و خارج المرور³⁵⁴، كما يمتد الضمان ليشمل حسب المادة الأضرار عن الحادث الذي ترتكبه السيارة بغض النظر عن الشكل الذي قد يتخذه سواء كان تصادم بينها و بين سيارة أخرى يؤدي إلى وقوع أضرار مادية أو جسمانية كما قد يكون عبارة عن اصطدام السيارة بشخص من المارة (سواء كان المارة أو من مستخدم ي المركبات الصغيرة كالدراجة العادية أو الدراجات التي تجرها الخيول ...).

كذلك حالة اصطدامها بمال سواء كان منقولا أو عقار، كما أن الضمان يشمل الحادث دون أن يكون هناك اتصال مادي مباشر من السيارة بجسم آخر كما لو تطايرت بعض الحجارة من تحت عجلات السيارة³⁵⁵ و أدى هذا التطاير إلى إصابة شخص قريب منها، أو استعمال الأضواء الأمامية للسيارة بصورة مخالفة لآداب المرور أدى إلى انبهار و تشويش في عين قائد سيارة قادمة من الناحية الأخرى أدى إلى ارتكابه الحادث.³⁵⁶

كما يغطي الضمان الأضرار الناشئة عن الحرائق و الانفجارات التي تنتج عن السيارة فيؤدي ذلك إلى إلحاق الأضرار بما يجاورها من منقول أو عقار أو إصابة شخص تصادف وجوده في المكان، كما قد يؤدي إلى انفجارها الذي يسبب الضرر كذلك الأمر بالنسبة للواحق و المواد المستخدمة في عملها و غيرها من الأشياء و المواد الأخرى التي تقوم بنقلها هي أو بمقطورتها.

³⁵⁴ - عقد التأمين الشركة الوطنية للتأمين " السيارات " (الشروط العامة) تأشيرة و م/ و ع م/ و ت رقم 01 بتاريخ

1997/08/3 ص 10 و 11.

³⁵⁵ - راشد راشد " المرجع السابق " ص 201.

³⁵⁶ - أبو زيد عبد الباقي مصطفى " المرجع السابق " ص 235.

و حسنا ما فعل المشرع الجزائري بنصه على الضمان بشكل عام للحوادث و الحرائق و الانفجارات و تجنب بذلك الدخول في جدال عملي يدق في كثير من الأحيان.

و بالتالي يغطي عقد التأمين الإلزامي كل حوادث السيارة التي تحدث للأشخاص أثناء سيرها أو بمناسبة سيرها ، و في وقوفها في الموقف المعد لذلك ، أو في الطريق أو أثناء وجودها في الموقف أو في محطة البنزين.³⁵⁷

الفرع الثاني: الأضرار الناتجة عن سقوط ملحقات السيارة أو الأشياء التي تحملها

تنص المادة 2/1 من المرسوم التطبيقي 34/80 على ما يلي "

2 سقوط تلك التوابع أو الأشياء أو المواد أو المنتجات المذكورة أعلاه ..."

وفقا للمادة يمتد الضمان الناشئ عن التأمين الإجباري ليشمل الأضرار التي تنتج

عن سقوط توابع ملحقات السيارة أو الأشياء التي تحملها متى كان ذلك بمناسبة سيرها فالضرر الناتج عن تطاير أحد إطارات السيارة أو عن سقوط أحد أجزائها، كذلك الضرر الناتج عن سقوط الأشياء التي تحملها كالحقائب و غيرها، فهذه الأضرار جميعها يغطيها الضمان، مثل وقوع صندوق أثناء سير المركبة فأصاب أحد المارة فإن التأمين الإجباري يغطي مسؤولية المؤمن له.³⁵⁸

كما يجب التذكير هنا أن النص جاء عاما و غير مقصور على حالة سير السيارة

إذ يمكن تصور وقوع الأشياء من السيارة و هي في حالة وقوف³⁵⁹ مثل حالة وضع الأشياء فوق السيارة بشكل عشوائي أو هبوب رياح تؤدي إلى سقوط الأشياء الموضوعة فوق السيارة و إلحاقها أضرارا بالغير، يغطيها الضمان.³⁶⁰

³⁵⁷ 2- د/ سعد واصف " المرجع السابق " ص 58.

³⁵⁹ - د/ عادل زيد عبد الله المطيري " المرجع السابق " ص 344.

³⁶⁰ - د/ موسى جميل النعيمات " المرجع السابق " ص 209.

لكن ثار الخلاف حول الضمان متى ترتب الضرر بعد سقوط ملحقات السيارة

أو الأشياء التي تحملها بعد فترة، و بعبارة أخرى متى سقط شيء من السيارة أثناء أو بمناسبة سيرها و لكن لم يترتب عليه ضرر ما لحظة سقوطه، و إنما نشأ الضرر بعد سقوطه بفترة ما، فهل يعد الضرر ناشئاً عن سقوط الشيء أثناء سير السيارة أو بمناسبتها أو أنه على العكس من ذلك يعد منبت الصلة بالسيارة، و من ثم نشأ عن وجود الشيء ذاته على الأرض.

هناك من يقول بكل من هذين الرأيين في الفقه الفرنسي، إذ اعتبر البعض أن وقوع الضرر بعد فترة من وجود الشيء الذي سقط من السيارة على الأرض، يعد ناشئاً عن وجوده على الأرض، و ليس عن مجرد سقوطه من السيارة و من ثم فلا مجال لتغطيته بالضمان.

بينما ذهب الرأي الأرجح في الفقه إلى الأخذ بمبدأ تغطية الضمان للمضرور و لو كان الضرر قد ترتب بعد سقوط الشيء على الأرض بفترة، و يستند أنصار هذا الرأي إلى أن هذا هو قصد المشرع من وضع التأمين الإجباري³⁶¹ و يتمخض عنه ضمان جميع الأضرار الناشئة عن سقوط ملحقات السيارة أو الأشياء التي تحملها على الأرض بفترة³⁶² طالما كان في ذلك حماية للمضرور.

³⁶¹ - د/ محمد حسين منصور "المسؤولية عن حوادث السيارات" المرجع السابق، ص 132.

³⁶² - و هناك من يرى بلزوم التوسع في التفسير و اعتبار ذلك من مشمولات الضمان إلا إذا أثبت أن السائق أسقط الأشياء عمداً و تعمد أيضاً تركها بالطريق، ففي هذه الحالة يكون عمله من فعل الإنسان لا من ملحقات العربة و بالتالي لا يكون مشمولاً بالضمان، بل أن هناك من يقول بتطبيق هذه الفكرة ليس فقط على الزيوت التي تتركها أحيانا الشاحنات و تتسبب في الحادثة بل أيضاً حتى على الأوحال التي تحملها عجلاتها و تتركها بالطرق العمومية و تتسبب في الحادثة أيضاً، و مثل هذا التوسع في التفسير يقصد منه محاولة المحافظة على حقوق الضحايا أو أصحاب الحقوق بكل ما من شأنه أن يجلب لهم نفعاً.

انظر د/ إدريس الضحاك "المرجع السابق" ص 97.

الفرع الثالث: ضمان المسؤولية المدنية

تنص المادة 2 من المرسوم التطبيقي 34/80 على ما يلي "يضمن المؤمن دون حصر مبلغ التبعات المالية المنجزة عن المسؤولية المدنية التي تترتب على المؤمن له عن الأضرار المادية المسببة للغير".

من خلال هذه المادة يضمن المؤمن المؤمن له عن التبعات المالية التي يتعرض لها بسبب الأضرار المادية التي يحدثها للغير أثناء أو بمناسبة سير المركبة، كما يمتد الضمان لأي شخص آخر آلت إليه السيارة بموجب إذن المؤمن له أو المالك بحراسة أو قيادة المركبة باستثناء أصحاب المرائب و الأشخاص الذين يمارسون عادة السمسرة أو البيع أو التصليح أو الرأب أو مراقبة حسن سير المركبات و كذلك مندوبيهم، و ذلك فيما يتعلق بالمركبات المعهود بها إليهم نظرا لمهامهم، كما يضمن المؤمن بذلك للمؤمن له التبعات المالية التي قد يتعرض لها بسبب الأضرار المادية التي تلحق بالغير متى وقع ضرر أثناء أو بمناسبة سير المركبة المؤمن عليها إضافة إلى الضمانات المكملة للمسؤولية المدنية التي تتمثل أساسا في الأضرار المادية التي تسببها المركبة المؤمن عليها عند جرها لمركبة أخرى معطلة.³⁶³

و لكن و طبقا للمادة 2 من المرسوم 34/80 لا يضمن المؤمن إلا المسؤولية المدنية للمؤمن له عن الأضرار المادية المسببة للغير، و عليه فذوي حقوق المؤمن له إذا كانوا يحضون بتعويض عن الأضرار الجسمانية في إطار التعويض الخارج عن المسؤولية حتى و إن لم تكن للضحية صفة الغير إتجاه المسؤول، إلا أنها في ظل الأضرار المادية لم يلغي المشرع الجزائي صفة الغير من أجل التعويض.

و بالتالي فلا يتم تعويض الأضرار المادية في إطار التأمين الإلزامي للمؤمن له و ذوي حقوقه، إذ أن في هذه الحالة يجب على المؤمن له إبرام عقد التأمين مكمل لعقد

³⁶³ - أراشد راشد "المرجع السابق" ص 204.

التأمين الإلزامي من أجل ضمان الأضرار المادية اللاحقة به و ذوي حقوقه، إذ أعطى المشرع الجزائري الحرية للمؤمن له في التأمين أو عدم تأمين الأضرار المادية التي لحقت به أو ذوي حقوقه و التي لا يشملها التأمين الإلزامي.³⁶⁴

الفرع الرابع: رأينا في الموضوع

في إطار الهدف الأسمى من التأمين الإلزامي و الذي يتمثل أساسا في حماية الضحايا بغض النظر عن الضرر في حد ذاته و بغض النظر عن الشخص الذي أصابه الضرر.

كان الأجدد على المشرع الجزائري النص على ضمان الأضرار المادية للمؤمن له و ذوي حقوقه في إطار التأمين الإلزامي وفقا لتعويض الأضرار الجسمانية الذي يشمل كل الضحايا حتى و إن كانت لهم صفة الغير إتجاه الشخص المسؤول بعيدا عن ترك الحرية للمؤمن له في إبرام العقد التكميلي يضمن من خلاله الأضرار المادية لنفسه و ذويه.

إذ أن المصلحة العامة أسمى من المصلحة الخاصة لاسيما أن التأمين يهدف إلى الوقاية و صيانة ذمة المؤمن له المالية، كما أن الأضرار المادية التي يمكن أن تلحق بالمؤمن له و ذوي حقوقه التي قد تكون مصدر رزقه و سبل عيشه له و لعائلته إذ لا يمكن تجاهل هذه الآثار التي قد لا تكون لها أي سبب في حدوثه، و تتناقض في الوقت نفسه مع الهدف من التأمين الإلزامي في حد ذاته القائم على حماية الضحايا بشكل عام و التي تمتد لتشمل الأضرار الجسمانية و المادية على حد سواء و بغض النظر عن

³⁶⁴ - حيث نقضت المحكمة العليا على إحالة القرار المطعون فيه من طرف الشركة الجزائرية للتأمين الذي قضى بتعويض ذوي حقوق الضحية عن الأضرار المعنوية و الجسمانية و عن الأضرار اللاحقة بالسيارة، حيث أن الطاعنة طالبت بإلغاء التعويضات المادية اللاحقة بالسيارة مع العلم أن السيارة لم تكن محل تأمين عن جميع المخاطر بل كان خاضعة فقط للتأمين الإلزامي المفروض وفقا للمادة 1 من الأمر 15/74.

انظر أ/ بلخضر مخلوف "المرجع السابق" ص 79.

الشخص الذي ألحقه الضرر كما أن إقرار التأمين الإلزامي بموجب نصوص قانونية أمره (المادة الأولى من الأمر 15/74) و التي تجبر الأفراد على حملهم لإبرام عقد التأمين من أجل خلق التلقائية في تعويض الأضرار الجسمانية بموجب المادة 8 من الأمر 15/74 كان من الأجدر على المشرع الجزائري أن يوسع في اعتبار الأضرار المادية مشمولة بضمان التأمين الإلزامي وفقا للمادة الأولى من الأمر 15/74 دون حاجة لترك الأمر للمؤمن له لإبرام عقد التأمين التكميلي.

المطلب الثاني: الأضرار المستبعدة من الضمان

بعد أن أقر المشرع الجزائري ضمان الأضرار الجسمانية و المادية عبر التأمين الإلزامي و ذلك من أجل تجسيد الحماية الكافية للضحايا، بحيث يضمن التأمين في جانبه الإلزامي مسؤولية المؤمن له من رجوع الغير عليه و المعبر عنه بالأضرار المضمونة في إطار التأمين و التي سبق و أن تناولناها في المطلب السابق، أعاد المشرع الجزائري من جديد حصر الأضرار المستبعدة من الضمان التي لا تستوجب الحماية في إطار التأمين الإلزامي سواء كان مصدرها القانون (الفرع الأول) أو بموجب عدم الاتفاق (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الأضرار المستبعدة من الضمان بموجب القانون

أقر المشرع الجزائري في إطار التأمين الإلزامي استبعاد بعض الأضرار من الضمان بحكم القانون كما هو الأمر بالنسبة للأضرار التي يتسبب فيها المؤمن له قصدا (أولا)، و الأضرار الناتجة عن النشاط الذري أو الاشعاعي (ثانيا) أو قيادة المركبة من شخص غير حاصل على رخصة (ثالثا).

أولاً: الأضرار التي يتسبب فيها المؤمن له قصداً

في قانون المسؤولية المدنية يرتب الخطأ العمدي نفس الآثار التي يربتها الخطأ العادي و بالمقابل في مجال تأمين هذه الفئة من الخطأ تستثنى من الضمان، كما يعد الخطأ العمدي كلما سعى المؤمن له إلى إحداث الضرر و بمعنى آخر أن الفعل الضار كان مرغوباً فيه من طرف فاعله، غير أن الخطأ العمدي يجب تمييزه عن الخطأ الجسيم و ذلك أنهما أمران مختلفان اختلافاً تاماً، فالخطأ الجسيم قد يرجع إلى إهمال أو عدم تبصر³⁶⁵ المرتكب دون سوء نية و دون حيلة، في حين أن الخطأ العمدي يتصف بسوء النية و اتجاه الإرادة بادراك نحو إحداث الضرر³⁶⁶، كما أن استبعاد الضمان عن الأضرار التي يتسبب فيها المؤمن له بخطئه العمدي أو عن طريق الغش أو التدليس³⁶⁷ كقاعدة عامة تسري على جميع أنواع التأمين، استناداً إلى أن الخطر في التأمين يجب أن يكون محتملاً و مشكوكاً في تحققه، فإذا كان متعمداً فقد عنصر الاحتمال، إضافة إلى أنه لا يحق للمؤمن له أن يؤسس حقاً لنفسه بناءً على إرادته المحضة.³⁶⁸

³⁶⁵ - أ/ مورييس منصور "المرجع السابق"، ص 58.

³⁶⁶ - د/ محسن البيه "التأمين من الأخطار الناشئة عن خطأ المستأمن" مكتبة المجد الجديدة بالمنصورة، بدون طبعة المنصورة، مصر، 1971، ص 11.

د/ إدريس الضحاك "المرجع السابق" ص 134.

د/ سعد واصف "المرجع السابق" ص 58.

د/ عادل زيد عبد الله المطيرة "المرجع السابق" ص 296.

³⁶⁷ - يجب التذكير في هذا المقام أن المقصود بالأضرار المستبعدة من الضمان في هذه الحالة هي الأضرار المادية فقط سواء كانت لحقت بالمؤمن له أو بالغير إذ يملك هذا الأخير دعوة الرجوع على المؤمن له بتعويض الأضرار المادية اللاحقة به في ظل القواعد العامة للمسؤولية عن الفعل الشخصي 124 ق.م.ج.

أما بالنسبة للأضرار الجسمانية اللاحقة بالغير و الناتجة عن الخطأ العمدي للمؤمن له فهي مضمونة في إطار التأمين الإلزامي وفقاً للمادة 8 من الأمر 15/74 تعويضاً تلقائياً و عام.

أما بالنسبة للأضرار الجسمانية اللاحقة بالمؤمن له فهي مستبعدة من الضمان وفقاً للمادة 6 من المرسوم

التطبيقي رقم 37/80.

³⁶⁸ - د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل "المرجع السابق"، ص 235.

و سوف نتناول هذه المسألة بشيء من التفصيل عند دراسة مسألة تعويض ضحايا حوادث المرور.

ثانيا: الأضرار الناجمة عن الانفجار الذري أو النشاط الإشعاعي سواء كانت هذه الأضرار مباشرة أو غير مباشرة

قد يحدث أن تقوم أي سيارة بنقل بعض المواد التي تشمل خطورة خاصة تتعلق بالذرة و التي تؤدي إلى مخاطر تؤدي بدورها إلى نتائج بالغة الشدة و التي لا تدخل في حساب المؤمنين و هم بصدد تحديد قسط التأمين في صورته العادية، و بالتالي تستبعد من نطاق التأمين الإلزامي، و بالرغم مما قد يبدو من أن مخاطر الطاقة الذرية و الإشعاعات النووية لا تدخل بطبيعتها في نطاق التأمين الإلزامي.

إلا أن النص على استبعادها لا يخلو من فائدة متى كان الضمان من حيث المبدأ يغطي جميع الأضرار الناشئة عن المواد التي تنقلها السيارة.³⁶⁹

كما أن التعويض عن الأضرار الحاصلة فيها يتحمله مالك المنشأة الذرية أو المفاعل النووي سواء كانت هذه المنشأة موجودة على المستوى الوطني أو في إقليم دولة أخرى.³⁷⁰

ثالثا: قيادة السيارة من شخص غير حائز على رخصة لقيادتها

يتطلب قانون المرور ضرورة حصول الشخص على رخصة تسمح له بسيارة السيارات و غيرها من المركبات، كما أن الحصول على إجازة المرور يجب توافر شروط معينة إضافة إلى اجتياز اختبار في القيادة و أصولها، كما أن شروط الترخيص

³⁶⁹ - د/ أبو زيد عبد الباقي مصطفى "المرجع السابق" ص 239.

د/ إدريس الضحاك "المرجع السابق" ص 134.

³⁷⁰ - د/ جديدي معراج "المرجع السابق" ص 115.

و إجراءاته تختلف باختلاف نوع السيارة المراد قيادتها³⁷¹ لذلك فإن منح إجازة قيادة مركبة دليل و قرينة على قدرة حاملها و درايته بأصول قيادتها إضافة إلى ضرورة أن يكون قائد السيارة حاملاً لرخصة قيادة صالحة للسيارة التي يقودها.

كما أن اشتراط حيازة رخصة قيادة صالحة من حيث النوع و المدة لقيادة السيارة التي أحدثت الضرر غير قاصرة على المؤمن له، بل يشمل كل شخص آخر أذن المؤمن له بقيادة السيارة أو حراستها.³⁷²

كما أن الأمر يسري كذلك في عدم بلوغ الشخص السن القانوني للقيادة التي يحدده القانون و التي تمثل دليل على عدم القدرة على الإلمام بالقواعد المتعلقة بالقيادة إلا أن هذه الحالة الأخيرة سوف تكون لنا وجهة نظر عند التعرض عن مسألة التعويض عنها. ففي كل هذه الأمثلة متى وقع الحادث و أحدث أضرار مادية أو جسمية تكون من قبيل الأضرار المستبعدة من الضمان، و بالتالي تبرأ ذمة المؤمن من تعويض هذه الأضرار.

و لكن لا ينطبق الاستبعاد في هذه الحالة عندما يكون مرتكب السرقة أو مستعمل العنف أو أخذ المركبة دون علم المؤمن الذي هو السائق و في نفس الوقت غير متحصل على شهادة السياقة³⁷³، إذ يظل المؤمن في هذه الحالة ملتزماً اتجاه المؤمن له بالضمان.

³⁷¹ - د/ سعد واصف " المرجع السابق " ص 142.

³⁷² - د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل " المرجع السابق " ص 234.

د/ إدريس الضحاك " المرجع السابق " ص 107.

³⁷³ - د/ إدريس الضحاك " المرجع السابق " ص 113.

الفرع الثاني: الأضرار المستبعدة من الضمان بموجب عدم الإتفاق

خلافًا عن الحالات السابقة و التي لا يشملها ضمان التأمين الإلزامي و لا يجوز

لأطراف العقد الخروج عنها فإن هناك حالات مستبعدة من التأمين الإلزامي إلا أن

المشرع أجاز ضمانها باتفاق خاص، و التي تتمثل أساسا في الأضرار الناجمة عن

استعمال السيارة في السباق أو اختبارات السرعة (أولا) أو الناجمة عن نقل مواد خطيرة

(ثانيا)، أو ناجمة عن عملية الشحن و التفريغ (ثالثا)، كذلك الأمر بالنسبة للأضرار التي

تقع على الاشياء المنقولة داخل المركبة باستثناء ملابس الركاب (رابعا)، أو الأضرار التي

تقع للأموال المنقولة أو العقارية المؤجرة و المودعة لدى المؤمن له أو سائق

المركبة (خامسا).

أولا: الأضرار الناتجة عن استعمال السيارة في السباق و اختبارات السرعة

تتضمن هذه الحالة سببين أو فرضيتين فالأولى تتمثل في استعمال السيارة في

السباق و الثاني استعمالها في اختبارات السرعة، و ترجع علة استبعاد في كلا الفرضيتين

إلى ما يترتب على استعمالها من مخاطر اشد من تلك المعتادة و التي تتفق مع الاستعمال

العادي للسيارات و التي يتم التأمين على أساسها،³⁷⁴ هذا بالإضافة إلى ما تتضمنه كلا

الفرضيتين من إخلال المؤمن له بالتزامه باستعمال السيارة في الغرض الذي أعدت له

و المحددة برخصة سيرها³⁷⁵ سواء كان استعمالها مخالف بقصد المزاح أو الجد فإنه

³⁷⁴ - د/ محمد أحمد البديرات، "المرجع السابق"، ص 131.

³⁷⁵ - د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل "المرجع السابق" ص 229.

ا/ حجي حمود زهران العازمي "المرجع السابق" ص 332.

يكون قد استعمل السيارة في غير الغرض المعد لها،³⁷⁶ مما يزيد من احتمالات
الخطر.³⁷⁷

و متى تحققت هذه الحالة أعفي المؤمن من تعويض الأضرار الحاصلة إلا في
حالة وجود اتفاق خاص بتأمين هذه الأضرار التي لا يغطيها التأمين الإلزامي لوحده على
أساس أنها تخضع لتنظيمات و لرخص مسبقة تصدر عن السلطات العمومية المختصة.³⁷⁸
ثانيا: الأضرار الناجمة عن نقل مواد سريعة الالتهاب أو المتفجرة

إن التأمين الإجباري وفقا للمادة 1 من الأمر 15/74 لا يمتد مداه ليشمل نقل مواد
خطيرة على المركبة حيث أن من شأن عملية نقل الأشياء الخطيرة مضاعفة الأضرار
الناجمة عن حوادث المرور، لذا حرص المشرع الفرنسي على حماية الضرر مما أدى به
إلى ضرورة تغطية التأمين على السيارات لتلك المخاطر إلا أنه نظرا للطبيعة الخاصة
للمخاطر أخرجها المشرع الفرنسي من نطاق التأمين الإجباري العادي و إخضاعها لنوع
آخر من التأمين الملزم.³⁷⁹

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد استثنى من نظام التأمين الإلزامي ضمان
الأضرار التي تتسبب فيها المركبة عندما تنقل المواد السريعة الالتهاب أو المتفجرة
أو في زيادة خطورتها كونها تخضع لأحكام خاصة بها³⁸⁰ و إخضاعها لنوع آخر من

³⁷⁶ - د/ سعد واصف " المرجع السابق " ص 137.

³⁷⁷ - د/ فايز أحمد عبد الرحمن، "التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات"، "المرجع السابق"، ص 104.

³⁷⁸ د/ جديدي معراج " المرجع السابق" ص 115.

³⁷⁹ - د/ محمد حسين منصور " المسؤولية عن حوادث السيارات" المرجع السابق" ص 136.

³⁸⁰ - انظر المرسوم التنفيذي رقم 90-79 المؤرخ في 02 شعبان عام 1410 الموافق لـ 27 فيفري سنة 1990 الذي
يتضمن تنظيم المواد الخطرة (الجريدة الرسمية، العدد 10 لسنة 1990، ص 365).

انظر كذلك المرسوم التنفيذي رقم 03-452 المؤرخ في 07 شوال عام 1424 الموافق لـ 01 ديسمبر سنة 2003 الذي
يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطيرة عبر الطرقات، (الجريدة الرسمية، العدد 75 لسنة 2003، ص 09).

التأمين بموجب اتفاق خاص، إلا أن الضمان يبقى ساري المفعول بالنسبة لنقل الزيت و البنزين المعدني أو النباتي و الوقود و المحروقات السائلة أو الغازية إذ لم يتجاوز هذا النقل 500 كغ أو 600 لتر بما في ذلك التموين الضروري للمحرك.

ثالثاً: الأضرار الناتجة عن عمليات شحن و تفريغ المركبة

وفقاً للمادة 4/4 من المرسوم التطبيقي 34/80 فإن عمليات الشحن و تفريغ السيارة إذا أدت إلى وقوع أضرار، فإن هذه الأضرار لا يشملها ضمان التأمين الإلزامي. كما يجب التذكير هنا أن استبعاد الأضرار الناجمة عن عمليات الشحن و التفريغ مبدئياً لا يحتاج في واقع الأمر إلى النص عليه في صلب القانون و ذلك نظراً لأنها عمليات لا تتصل بسير السيارة كما أن هذه الأضرار تحدث دون أن تساهم السيارة فيها إذ أن الشحن و التفريغ عملية يقوم بها الإنسان على استقلال، و ذلك من خلال استخراج بعض المبادئ للتمييز بين العمليتين إذ لا شك أن التحرك أو السير و استخدام المركبة عوامل تساعد على هذا التمييز.³⁸¹

و بالتالي فعمليات الشحن و التفريغ لا تمثل أخطار ناشئة عن وضع السيارة في حالة السير كما أن الضرر الناشئ عنها لا يرجع لفعل السيارة ذاتها و لا نتيجة القيادة و هنا يجب التمييز بين هذه العمليات و بين سقوط الأشياء التي سبق شحنها أثناء سير السيارة إذ أن الضمان يقوم في الحالة الأخيرة متى سبب السقوط ضرر للغير، فهذا الضرر يدخل في نطاق الضمان إذ أنه وقع بعيداً عن عمل الإنسان و أثناء سير السيارة، كذلك متى وقع الضرر أثناء عملية الشحن و التفريغ و لكن بفعل الإنسان ذاته، فإن الضمان يقوم فيغطي الضرر الناتج عن فتح الباب الخلفي للسيارة فجأة فيصدم

³⁸¹ - د/ إدريس الضحاك " المرجع السابق" ص 96.

أحد المارة و يصيبه بجروح، و لو كان ذلك أثناء عملية الشحن و التفريغ و لكن بفعل السيارة ذاتها فإن الضمان يقوم على أساس أن الباب الخلفي يعد جزءا لا يتجزأ من السيارة.³⁸²

كذلك الأمر بالنسبة لحالة سقوط أكياس من المركبة و هي تسير و تسبب ذلك في حادثة سير و يعتبر ذلك من عمل المركبة مشمولا بالضمان، لكن سقوط هذه الأكياس من يد حاملها و المركبة متوقفة بباب أحد المخازن قصد إفراغ محتوياتها يعتبر ذلك من فعل الإنسان و بالتالي لا يشملها الضمان،³⁸³ إذ لا بد من إبرام عقد تأمين خاص من أجل ضمان الأضرار الناجمة عنه، و لعل هذا التصور النظري كان له ما يبرره في ظل النظام التقليدي لتلك العمليات أما الآن و قد تطور ذلك النظام على نحو أصبح مرتبطا بالمركبة سواء في حركتها أو في سكونها، فإنه يصعب في كثير من الحالات الفصل بينهما بسهولة، مما أدى إلى خلق الكثير من المنازعات فيما يتعلق بانفصال أو بارتباط الحادث مما أثار سلبا في اقتضاء الحقوق نظرا للتعقيدات الحاصلة في المركبة في الآونة الأخيرة، مما يجعلها مزودة بأجهزة ذاتية تقوم بعمليات الشحن و التفريغ و الذي يتم أحيانا عمل ممر من فوق السيارة إلى الأرض أو إلى مكان آخر لتمر عليه البضاعة على نحو يصعب معه التمييز بين الحادث الذي يقع أثناء وضع البضاعة أو رفعها، ضف إلى ذلك أن عمليات الشحن و التفريغ لا تتم في بداية الرحلة و نهايتها فقط بل قد تتم أثناء ذلك بسبب تعطيل المركبة.

³⁸² - أبو زيد عبد الباقي مصطفى "المرجع السابق" ص 238.

³⁸³ - د/ إدريس الضحاك "المرجع السابق" ص 97.

لذا نهى مشروع القانون الفرنسي في إخضاع كل حوادث شحن و تفريغ المركبة للتأمين الإلزامي عليها³⁸⁴ دون ترك الأمر للأفراد بالتأمين أو عدم التأمين نظرا للاعتبارات السابقة حتى و أن ترتب على ذلك زيادة نسبية في قسط التأمين ما دام التأمين الإلزامي يصب في حماية مصالح الأفراد من الأخطار التي تفرزها المركبة.

رابعاً: الأضرار التي تقع على الأشياء المنقولة داخل المركبة باستثناء ملابس الركاب تنص المادة 3/4 من المرسوم التطبيقي 34/80 على ما يلي: "... تستثنى الأضرار التالية من الضمان أيضاً ما عدا حالة الاتفاق المخالف... 3 - الأضرار التي تلحق البضائع و الأشياء التي تنقلها المركبة للمؤمن لها ما عدا تلف ألبسة الأشخاص المنقولين الناجم عن إصابة جسمه في حادث مرور".

و بالتالي تستبعد من خلال النص الأضرار التي تقع على الأشياء المنقولة داخل السيارة ما يحدث من تلف أو هلاك للبضاعة أو الأشياء الموجودة داخلها، كما يقصد بهذه الأضرار التي قد تقع للحقائب و الطرود التي تكون مع المنقولين في السيارة إذ يبرر استبعاد هذه الأضرار بأن نقل البضائع و الأشياء داخل سيارات الركوب هو من قبيل الاستثناء كما استثنى النص الأضرار التي تقع لملابس الركاب، و ذلك باعتبارها من ملحقات الضرر الجسماني الذي لحق بهم، و بالتالي فلكي يشمل الضمان ما يحدث لملابس الركاب من تلف يلزم أن يصيبه ضرر جسماني لتعتبر الأضرار التي تحدث لملابسه من قبيل ملحقات هذا الضرر الذي يدخل في طور العام لضمان التأمين الإلزامي.

ملاحظة عامة

³⁸⁴ - د/ محمد حسن منصور " المسؤولية عن حوادث السيارات " المرجع السابق " ص 134.

حسنا ما فعل المشرع الجزائري بإخراجه الأشياء المنقولة من ضمان التأمين الإلزامي نظرا للمنازعات التي تنور بشأن إثباتها و الإجراءات المطالب بها لاسيما إذا ما تعلق الأمر بالحرائق و الانفجارات التي تكون ناتجة عن الحادث و التي تخفي في ظله الأشياء المنقولة ليبقى السبيل الوحيد لإثبات ضمانها هو التأمين الخاص بإرادة الأطراف. أما عن ضمان ملابس المنقولين في ظل التأمين الإلزامي فهي تتضمن بوصفها أضرارا جسمانية تشملها القاعدة العامة الواردة في ضمان الأضرار الجسمانية الواردة في المادة 8 من الأمر 15/74.

خامسا: الأضرار التي تقع على الأموال المنقولة أو العقارية المؤجرة أو المودعة لدى المؤمن له أو سائق المركبة

وفقا للمادة 5/4 من المرسوم التطبيقي 34/80 فإن الضمان الناتج عن التأمين الإلزامي لا يغطي الأضرار التي تقع على الأموال المنقولة أو العقارية المؤجرة أو المودعة لدى المؤمن له أو سائق السيارة بأي صفة كانت، كما أن هذا الاستبعاد لا يتعلق بما تحمله السيارة من بضائع و إنما يتعلق بما يوجد لدى المؤمن له أو سائق السيارة عن طريق الإيجار أو الوديعة من منقولات أو حيوانات أو عقار، فلو صدمت السيارة باب المنزل الذي يستأجره المؤمن له فأدت إلى أحداث تلف بالعقار فإن ضمان التأمين الإلزامي لا يغطي هذا الضرر، كذلك لو أن حيوانا أليفًا لأحد الجيران كقطعة أو كلب مثلا أودعت لدى المؤمن له و أثناء دخوله بسيارته إلى بيته صدم هذه القطعة أو الكلب فمات فإن الضمان لا يقوم أيضا،³⁸⁵ كما أن نص المادة 5/4 لم يقف عند هذا الحد فحسب بل يمتد ليشمل كل الأضرار المادية التي لحقت بالمؤمن له سواءا بصفة مالك أو بصفة مستأجر أو مودعة إليه.

³⁸⁵ - د/ أبو زيد عبد الباقي مصطفى " المرجع السابق " ص 240.

إلا أن المادة استثنت من الضمان الأضرار الناشئة عن الحريق و الانفجارات التي تسببها السيارة في العقار "كالمستودع" التي تكون محل ضمان التأمين الإلزامي باعتبارها من قبيل الأضرار الناشئة عن الحريق و الانفجارات التي يغطيها الضمان وفقا للمادة 1 من المرسوم التطبيقي 34/80³⁸⁶ إذ لا يصح في هذه الحالة أن يكون الشخص مسؤولا أمام نفسه.

³⁸⁶ - أنظر الصفحة 189 من الأطروحة.

الباب الثاني: النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث السيارات

بعد أن تعرضنا في الباب الأول إلى الجذور التاريخية لعقد التأمين الإلزامي على السيارات الذي أصبح دعامة رئيسية لمعظم الأنشطة الإنسانية التي تنطوي على قدر معين من المخاطر إذ بات يحتل مكانة بارزة في النظم القانونية المعاصرة التي أفرزته مجموعة من المعطيات الاجتماعية و الاقتصادية و الإنسانية التي عرفها ويعرفها العالم، والتي أدت بدورها لحمل المشرع الجزائري لراية أمان الطريق من خلال إقراره لتنظيم عقد التأمين الإلزامي على السيارات بموجب الأمر 15/74 لضمان الحد الأدنى لحماية ضحايا حوادث المرور وفقا لتحديد شروطه ونطاقه وأشكاله والمخاطب به وفقا لنصوص تنظيمه لمواجهة مخاطر حوادث المرور أو تقليل من أثارها من خلال إدراج أساليب الوقاية منه وفقا لما تم شرحه سابقا.

إلا أن أدنى أساليب الوقاية لم يكن له الهدف المرجو منها في بلوغ غاية الحد من الحرب الغير معلنة لحوادث المرور، أو كما يسميه البعض بالشبح الذي يؤدي بالأرواح³⁸⁷ إذ باتت هذه الظاهرة تحصد الآلاف من الضحايا من المعطوبين واليتامى والأرامل والوفيات بحيث لا يمر يوم دون أن نقرأ أو نسمع أو نرى حادث مرور سببه السرعة المفرطة والتهور وعدم احترام قوانين المرور... الخ .

فإضافة إلى الأضرار المادية التي يتكبدها جراء إصابة السيارة فقد يصاب سائقها أو راكبها أو أحد المارة بعجز يقعه عن العمل نهائيا أو ينقص على الأقل من قدرته عن أدائه الذي يمثل وسيلة عيشه الأساسية له ولعائلته مما يصبح عالة على المجتمع في تحمل أعبائه لاسيما في الشهور الأولى من الإصابة ومدى احتياجه لمال ينفقه على علاجه أمام هذه الوضعية تدخل المشرع الجزائري كغيره من مشرعي باقي الدول بأوامر و نصوص

³⁸⁷ - Andre Tunc, note de l'arrêté du 3 février 1966, Cour de Cassation, Chambre Civile, Paris, In recueil Dalloz Jurisprudence, 1966, P 349 .

قانونية لمعالجة مشكل تعويض ضحايا حوادث المرور مما أدى به إلى إقرار النظام القانوني لتعويض الأضرار الجسمانية (الفصل الأول) إلا أنه تتخلله استثناءات التي تؤدي إلى سقوط الحق في الضمان نتيجة لأخطاء يرتكبها السائق أو المالك التي تتحدد بموجبها مسؤوليتهم عن الحادث التي يكون له دور في تعويضهم (الفصل الثاني) ضف إلى ذلك الدور الذي يلعبه صندوق ضمان السيارات في تعويض شريحة المتضررين من حوادث المرور (الفصل الثالث).

الفصل الأول: النظام القانوني لتعويض الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور

"المبدأ العام"

تتوجها لجهود القضاء و الفقه المبذولة من أجل إيجاد حماية فعالة لحصول المضرورين جسديا في حوادث المرور على حقهم في التعويض أمام قصور قواعد المسؤولية التقليدية، و الدعوة الدؤوبة و الملحة من جانب القضاء بتفسيره للنصوص و الفقه باجتهدهم بحثا عن حلول أكثر إنسانية، ما كان على المشرع الجزائري أن يسلك درب القوانين المقارنة في إقراره لنظام التعويض التلقائي وفقا للمادة 8 من الأمر 15/74 المعدل و المتمم بالقانون 31/88 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و بنظام تعويض الأضرار الذي أحدث ثورة حقيقية في قواعد المسؤولية نتيجة سيطرة حق المضرور جسديا في حوادث المرور في التعويض، نظرا لطبيعة هذا الضرر الذي يجب التعويض عنه دون النظر إلى تحقق المسؤولية.

و ما جاء في هذا القانون يعتبر ضمانا فاعلة و حماية أكيدة له، إذ هو يقر تعويضا بصرف النظر عن خطأ الضحية الذي أنهار ليصدق القول بأن في تطور التأمين تطور للمسؤولية.³⁸⁸

و المهم في هذه الدراسة و نحن نتناول تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور و سوف نتعرض إلى مميزات هذا التعويض (المبحث الأول) ثم نتطرق للتقدير القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور (المبحث الثاني).

³⁸⁸ - Savetier "Métamorphosé économique et sociales du droit civile" 3^{eme} édition, Paris ,P 344.

انظر كذلك د/ سعيد مقدم " المرجع السابق" ص 147.

المبحث الأول: مميزات تعويض ضحايا حوادث المرور

إستقرت النصوص التنظيمية و التشريعية إلى وضع نظام خاص بتعويض ضحايا حوادث المرور بعيدا عن النظم المعروفة في القواعد العامة للمسؤولية المدنية و التي أفرزت مميزاته باعتباره نظام تعويض تلقائي **(المطلب الأول)** كما أن الأضرار الجسمانية هي التي تكون محلا للتعويض **(المطلب الثاني)** و بطابعه الجزافي **(المطلب الثالث)** و كذلك التوسيع في مفهوم المؤمن له **(المطلب الرابع)** إلا أن المشرع الجزائري أعاد مفهوم الخطأ كسبب للإعفاء أو لتخفيض التعويض من أجل تجسيد أمان الطريق منها يقتضي من دراسة التبريرات التطبيقية لتثبيت الخطأ في تعويض ضحايا حوادث المرور **(المطلب الخامس)** قبل الخوض في غمار حالات الإنقاص و الإعفاء من التعويض.

المطلب الأول: تعويض تلقائي أو آلي

طبقاً للمادة 8 من الأمر 15/74 المؤرخ في 30 جانفي 1974 المتعلق بالزامية التأمين على السيارات وبنظام تعويض عن الأضرار التي تنص "كل حادث سير بسبب أضرار جسمانية يترتب عليها التعويض لكل ضحية أو ذوي حقوقها وإن لم تكن للضحية صفة الغير إتجاه الشخص المسؤول مدنيا عن الحادث".

ومن خلال هذه المادة يتضح جليا أن تعويض ضحايا حوادث المرور مرهونا بإثبات وقوع ضرر للضحية بسبب سيارة سواء كانت في حالة حركة أو في حالة توقف وقتي، و سواء كانت حركتها بفعل شخص يسيطر عليها أو بشكل تلقائي دون تدخل³⁸⁹، واستبعاد بأي حال من الأحوال أن يكون السائق أو ضحية مخطأ أو غير مخطئ بل إن خطأ الضحية نفسه يفتح الحق في التعويض.³⁹⁰

وهذه الطفرة في قواعد المسؤولية التقليدية³⁹¹ وهناك من يرى بأن الحق في التعويض يمتد إلى غاية تعويض الضحية المخطئة كاملا حتى الضحية التي ترمي بنفسها

³⁸⁹ - د/موسى جميل النعيمات "المرجع السابق" ص 209.

د/ أحمد شرف الدين "المرجع السابق" ص 408 .

³⁹⁰ - وهو ما أكدته المحكمة العليا التي خلصت بما يلي "إذا كان القضاء المجلس السلطة التقديرية الكاملة لتبرئه المتهم في الدعوى الجزائية إلا أنهم ملزمين بالفصل في الدعوى المدنية عن حادث مرور لتكريس حق الضحية حادث مرور في التعويض على أساس الخطر لا الخطأ ، وعليه فإن القضاء بالدفع لعدم الاختصاص في الدعوى المدنية نتيجة لحكم البراءة يترتب عنه النقض" انظر القرار الصادر عن المحكمة العليا في ملف رقم 239441 بتاريخ 2007/03/27 المجلة القضائية العدد 1 المحكمة العليا لسنة، الجزائر 2002 ص 396 .

ذهب إليه المشرع الفرنسي في عدم الاعتداء بخطأ الضحية - الملاحظ أن المشرع الجزائري ذهب إلى أبعد ما³⁹¹ أن المشرع الفرنسي حرم الضحايا عن التعويض في حالة ارتكابهم لخطأ غير مغتفر الذي وتأثيره على التعويض إذ يشكل السبب الوحيد للحادث وفقا للفقرة الأولى من المادة الثالثة من قانون رقم 677 لسنة 1985 الصادر في 5 يوليو 1985 الخاص بتعويض ضحايا حوادث المرور في فرنسا التي تنص

"les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisés des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subi, sans que puisse leur être opposés leur propre faute à l'exception de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident."

تحت عجلات السيارات قصد الانتحار³⁹² فمباشرة وتلقائيا بعد حدوث الضرر يتم

التعويض دون أن نتساءل عن وجود خطأ أو مسؤول وعن إمكانية نفي المسؤولية³⁹³

ودون حاجة لرفع دعوى كما أن ميزة التلقائية في تعويض ضحايا حوادث المرور تبرز

من خلال أن التعويض يتم بدون شرط (الفرع الأول) مع إبداء رأينا في الموضوع (الفرع

الثاني) و بدون قيد (الفرع الثالث) كذلك الأمر بالنسبة للطريقة التي يتم بها

التعويض (الفرع الرابع).

الفرع الأول : تعويض بدون شرط

يتم تعويض ضحايا حوادث المرور بدون شروط معينة بحيث لا يثبت الحق في

التعويض إلا باكتساب المصاب صفة الضحية وفقا لما حدده القانون³⁹⁴ كما أن الضحية

في إطار حوادث المرور لا تحتاج لإثبات خطأ شخص معين ليترب عليها التعويض

وإنما وحسب المادة 8 من الأمر 15/74 بمجرد إثبات تضررها نتيجة لحدث المرور

فتعوض أي أنها غير ملزمة بإثبات وجود علاقة سببية بين الفعل الضار والضرر إذ لا

نطلب من المضرور إثبات خطأ من الفاعل ولا تحديد الشخص المسؤول كذلك الأمر لو

تعذر الحصول على تعويض من المسؤول³⁹⁵ وإنما يكفي إثباتها أنها ضحية حادث سير

لمزيد من التفصيل بشأن تحديد فكرة الخطأ الذي لا يغتفر وعناصره و الخطأ الجسيم.

انظر د/محمد إبراهيم دسوقي "تقدير التعويض بين الخطأ والضرر" مؤسسة الثقافة الجامعية، بدون طبعة

الإسكندرية، مصر، 2007، ص 362 و 367 .

³⁹² - أ/ مراد بن طباق "تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور" المجلة القضائية المحكمة العليا العدد 4

الجزائر، 1991، ص 26 .

³⁹³ - د/عبد الرزاق السنهوري" المجلد الأول" "المرجع السابق" ص 875 .

³⁹⁴ - د / فيلالتي علي "الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض" "المرجع السابق" ص 262 .

- خلافا لقواعد المسؤولية المدنية المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري من المواد 124 الى 140 والتي لا³⁹⁵

تقوم إلا بإثبات الفعل المنشئ للمسؤولية كالخطأ أو الفعل التابع أو فعل الشيء أو أي خطأ مهما كان يسير يكفي لقيامها

حيث لا خطأ فلا مسؤولية وهذه الأحكام المسؤولية المدنية التقليدية .

انظر د/ علي علي سليمان "المرجع السابق" ص 111.

تكون المركبة هي التي سببت الضرر ، إذ أن الطبيعة الخاصة للحق في التعويض أنه حق آلي و من ثم يجب اعتبار التدخل المادي للمركبة قرينة قطعية فلا تكون الضحية في حاجة إلى إثبات علاقة السببية³⁹⁶، كذلك الأمر لذوي حقوق لا يمكن للمؤمن الاحتجاج بخطأ الضحية من أجل تعويضهم³⁹⁷ كما أن الحق في التعويض ينشأ عن حادث مرور بغض النظر عن المتسبب فيه وما يؤكد هذه الفكرة هو استفادة الضحية ولو لم تكن لها صفة الغير تجاه المسؤول مدنيا عن الحادث، فلو كانت العبرة بالبحث عن الفاعل أو المسؤول لما استفادت الضحية التي ليست من الغير بالنسبة للمسؤول المدني ولما استفاد أيضا مكتب التأمين ولا مالك المركبة ولا سائقها ولا الأشخاص الواقعين تحت رقابته ، وكذلك الأمر للسائق المسؤول عن الحادث الذي تربطه بالمؤمن له علاقة تبعية.³⁹⁸ ونتيجة لذلك يصبح تعويض أي متضرر من حادث مرور حقا مكتسبا ومضمون بموجب القانون في كل الحالات وتصبح شركة التأمين مدينة بالتعويض إذا كان المتسبب في الضرر معروف والمركبة مؤمن عليها فشرية التأمين هي التي تعوض .

أما إذا كانت المركبة غير مؤمنة أو استحالة اقتضاء التعويض من شركة التأمين لسقوط الحق في الضمان، وكذلك الأمر لو تعذر الحصول على التعويض من المسؤول أو لم يكن هناك عقد التأمين فصندوق ضمان السيارات يكون هو المدين بالتعويض³⁹⁹ وعليه

³⁹⁶ - د / فيلالي علي "الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض" المرجع السابق" ص 263 .

³⁹⁷ - د/ الغوثي بن ملح "نظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في القانون الجزائري" مجلة العلوم القانونية و الاقتصادية و السياسية، العدد الرابع، الجزائر، 1995، ص 996 .

³⁹⁸ - د/جديدي معراج "المرجع السابق" ص 119 .

تنص المادة 1/4 من الأمر 74/15 على ما يلي "إن إلزامية التأمين يجب أن تغطي المسؤولية المدنية للمكتب بالعقد ومالك المركبة وكذلك مسؤولية كل شخص آلت له بموجب إذن منهما حراسة أو قيادة تلك المركبة."

³⁹⁹ - انظر المادة 24 من الأمر 74/15.

أ/ عبد العزيز بوذراع " العدد الثاني" المرجع السابق" ص 90.

فإن تعويض ضحايا حوادث المرور حق مكتسب للضحية بصفتها دائنة من جهة والتزام على عاتق شركة التأمين⁴⁰⁰ و صندوق ضمان السيارات باعتباره مدين من جهة أخرى ، أي العلاقة على عكس ما هو عليه الحال في المسؤولية المدنية فهي علاقة بين شركة التأمين أو صندوق ضمان السيارات من جهة والضحية من جهة أخرى أي أن الفاعل أو المتسبب في الضرر يصبح غائباً لا يلعب أي دور⁴⁰¹ وهذا ما يؤكد أن التعويض تلقائي وآلي.

كما أن ذوي حقوق الضحية في إطار الضرر المعنوي⁴⁰² المنصوص عليه في الجدول الملحق بالقانون 31/88 غير ملزمين بإثبات تضررهم معنويًا بل يكفي فقط إثبات صفتهم كذوي حقوق مثلاً أب، أم، زوج أو الزوجة، أو أولاد الضحية. كما أن التلقائية أو الآلية في التعويض تتجسد بصورة جلية من حيث عدم التفرقة بين طبيعة النقل مجاناً أو بمقابل، إذ في ظل المادة 8 من الأمر 74/15 يتم دفع تعويض لكل من أصابه ضرر جسماني من جراء حادث مرور دون تفرقة بين المنقول بأجر و المنقول مجاناً⁴⁰³ .

خلافًا لما ذهب إليه الفقهاء الذي يقرون بالتفرقة بين طبيعة النقل ، بحيث إذا كان بأجر نكون أمام مسؤولية عقدية أساسها عقد النقل القائم بين الناقل والشخص المسافر أما

400 - مجموعة القرارات الصادرة عن المحكمة العليا في هذا الشأن.

أنظر أ/بلخضر مخلوف "المرجع السابق" ص 18 وما يليها.

401 - أ/ بن قارة بوجمعة "المرجع السابق" ص 20 .

402 - أنظر تطبيقات مبدأ تعويض الضرر المعنوي.

أ/ إبراهيم سيد أحمد "الضرر المعنوي فقها وقضاء " المكتب الجامعي الحديث، بدون طبعة، مصر، 2007 ص 31 وما يليها.

403 - د/العربي بلحاج "المسؤولية عن الأشياء الغير الحية في القانون المدني الجزائري" المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية و السياسية، العدد الثالث، بن عكنون الجزائر ، 1991، ص 633 و 625 .

د/ عادل زيد عبد الله المطيري " المرجع السابق" ص 78 .

في حالة النقل بدون أجر ففي هذه الحالة لا نكون أمام مسؤولية عقدية ، وإنما نكون أمام مسؤولية تقصيرية أساسها المادة 124 من قانون المدني⁴⁰⁴، إذ وفقا للمادة 62 من الأمر 59-75 المؤرخ في 1975/09/26⁴⁰⁵ والتي تنص على ما يلي "يجب على ناقل الأشخاص، أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافر و أن يوصله وجهته المقصودة في حدود الوقت المعين بالعقد ."

أي أنه كلما لم يوصل المسافر للمكان فيعتبر الناقل مسؤولا مسؤولية عقدية لا تقصيرية .

الفرع الثاني: رأينا في الموضوع

في البداية نعتقد أن ما ذهب إليه بعض الفقهاء بإقرار التفرقة بين النقل بأجر أو بمقابل قد جنبهم الصواب، إذ أن نظام تعويض ضحايا حوادث المرور مستقل تماما عن فكرة الخطأ وعن قواعد المسؤولية بما فيها المادة 124 من القانون المدني الجزائري ، إذ أن الأمر 15/74 من النظام العام⁴⁰⁶، إذ لا يمكن استبعاد تطبيقه وحلول مكانه القانون المدني أو القانون التجاري كون أن النص الخاص يقيد العام .

أما بالنسبة للتضارب الحاصل بين المادة 62 من القانون التجاري والأمر 15-74، فإن الإشكال طرح كون أن الأمر صدر في 1974 بينما قانون التجاري

⁴⁰⁴ - د/ خليل أحمد قدارة "الوجيز في شرح القانون المدني" الجزء الأول "مصادر الالتزام" ديوان المطبوعات الجامعية بدون طبعة، الساحة المركزية، بن عكنون الجزائر، 1994 ، ص 24 .

⁴⁰⁵ - المتضمن القانون التجاري الجزائري سنة 1975 .

- وهذا ما أكدته القرار الصادر عن المحكمة العليا تحت رقم 381542 بتاريخ 1986/12/30 عن الغرفة الجنائية⁴⁰⁶ القسم الأول الذي يقضي بأنه كان من المتعين على هؤلاء القضاة تطبيق أحكام الأمر 1974/01/30 الذي هو من النظام العام، ومتى أغفلوا ذلك استوجب نقض وإبطال القرار المطعون فيه ،المجلة القضائية، العدد الثالث، المحكمة العليا، الجزائر، 1989 ،ص 262 .

انظر كذلك أ/بلخضر مخلوف " المرجع السابق " ص 10 .

سنة 1975، فهل أراد المشرع بذلك تطبيق أحكام القانون التجاري وإلغاء أحكام الأمر 15-74 أو لا ؟

الإجابة طبعا لا، بحيث يطبق الأمر 15/74 كلما كان هناك حادث مرور لكونه كما سبق لنا وذكرنا أنه من النظام العام وبالتالي استبعاد تطبيق أي قانون آخر إذا ما تعلق الأمر بحادث مرور كون النص الخاص يقيد العام ولا يبقى تفسير لما ورد في المادة 62 من القانون التجاري إلا القول بأن عدم المسايرة بين النصوص التنظيمية والتشريعية يحتاج الأمر للتعديل وإلغاء المادة 62 من القانون التجاري وتطبيق الأمر 15/74 حتى ولو كان هناك عقد نقل الأشخاص .

الفرع الثالث: تعويض بدون قيد

على عكس ما هو جاري به العمل في نظام المسؤولية والتي تكون قابلة للنفي لاسيما في حالة إثبات السبب الأجنبي كالقوة القاهرة أو فعل الضحية أو خطئها أو فعل الغير أو خطئه.. الخ⁴⁰⁷ فإن مثل هذه القيود غير واردة بتاتا في نظام تعويض ضحايا حوادث المرور إذ أن الضحية لا تحتاج لهذه الدفع في مواجهة المدين بالتعويض . ونتيجة لاستبعاد هذه الدفع من تعويض ضحايا حوادث المرور ، نجد أنه لا يمكن للمدين بتعويض أن يتخلص من أدائه بإثبات خطأ الضحية⁴⁰⁸ فلا يطلب من المضرور إثبات خطأ الفاعل ولا تحديد الشخص المسؤول حتى ولو كان هذا الأخير مجهولا كما هو الأمر في حالة فراره، وأيضا في حالة تعذر الحصول على التعويض من

⁴⁰⁷ - د/ عبد الرزاق السنهوري " المجلد الأول " المرجع السابق" ص 1100 .

⁴⁰⁸ - مهما كان خطأ الضحية فأنها لا يحرم تعويضها وهذا ما أكدته المحكمة العليا في قرار رقم 48561 بتاريخ

1988/02/09 الصادر عن الفرقة الجنائية الثانية القسم الثالث المجلة القضائية المحكمة العليا العدد الرابع لسنة 1990 ص 251 وما بعدها.

المسؤول أو لعدم وجود عقد التأمين فهناك تعويض طالما توافرت شروط تدخل صندوق ضمان السيارات .

كما لا يتأثر كذلك حق الضحية في التعويض بسبب خطئها إلا في حدود معينة فمن ناحية الضحايا لا يعتد إلا بخطأ السائق المركبة⁴⁰⁹ أو سارقها وشركائه⁴¹⁰ أو إذا تحمل جزء من المسؤولية أو المسؤولية الكاملة عن الحادث بسبب حالة السكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات⁴¹¹ أو حالة تحمل السائق أو المالك لجزء من مسؤوليته عن بعض الأخطاء⁴¹² لكن هذه الأخطاء التي تعتبر قيذا استثنائيا عن حق الضحية لا تسري في مواجهة الضحية المخطئ إذا بلغت نسبة عجزه أكثر من 50 % أو 66 % بحسب الحالة. أو في موجهته ذوي حقوقه في حالة وفاته، إذ أن الدور المنوط بخطأ السائق ليس ذلك الدور الذي يلعبه في المسؤولية المدنية كأن يكون هو السبب المنتج للضرر بل هو أقرب إلى خطأ الضحية المعفى من المسؤولية غير أنه يتميز عنه من حيث أثره على التعويض.⁴¹³

كما أن إقرار التعويض بدون قيد كان لا بد من فرض إلزامية التأمين على السيارات وذلك بفرض على السائقين تغطية مسؤولياتهم لحماية أنفسهم من المخاطر التي تحملهم على دفع تعويضات في إطار قانوني الذي يعمل كأن شركة التأمين غير

⁴⁰⁹ - انظر المادة 13 من الأمر 15/74 .

⁴¹⁰ - انظر المادة 14 من الأمر 15/74 .

⁴¹¹ - انظر المادة 15 من الأمر 15/74 .

⁴¹² المادتين 3 و 5 من المرسوم التطبيقي 34/80 .

⁴¹³ - د/ فيلالي علي "الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض" المرجع السابق" ص 367 .

موجودة⁴¹⁴ لاسيما و أن الهدف الموجود من التأمينات الاجتماعية يرجع قبل كل شيء إلى حماية الضحايا⁴¹⁵ وهذا ما جسده المشرع الجزائري في المادة 1/1 من الأمر 74-15⁴¹⁶، وكل من يخالف هذا الالتزام يعاقب حسب المادة 190 من القانون رقم 04-06 المتعلق بالتأمينات.⁴¹⁷

الفرع الرابع: إحلال التسوية الودية في التعويض

تجسيدا للمبدأ التلقائية أو الآلية في تعويض ضحايا حوادث المرور هو إخضاعها كمبدأ عام للتسوية الودية⁴¹⁸، إذ لا حاجة لصدور حكم قضائي من أجل تعويض هذه الشريحة، إذ أن هدف المشرع من ذلك هو تسهيل الأمر على المضرور نظرا لحالته الماسة للتعويض، لاسيما إذا ما تعلق الأمر باليتامي والأرملة الغير عاملة والمجروح والمعوق، إذ لا يمكن الانتظار إلى غاية صدور حكم قضائي⁴¹⁹ والذي قد يطول مداه إلى 4 و 5 سنوات بعد الحادث، ضف إلى ذلك إجراءات تنفيذه من أجل الحصول على تعويض

⁴¹⁴ - Andre Tunc "commentaire de l'arrêt du 29 juin 1966", Op-cit, P 646.

⁴¹⁵ - André Faure Rochex et Guycourtieu, "le droit du contrat d'assurance terrestre" édition Delta Liban, 1998, P 521.

⁴¹⁶ - تنص المادة 1/1 من الأمر 74/15 على ما يلي "كل مالك ملزم بالاكتتاب في عقد التأمين يغطي الأضرار التي تسببها تلك المركبة للغير، وذلك قبل إطلاقها للسير".

- تنص المادة 190 من القانون رقم 04-06 على ما يلي "كل شخص خاضع لإلزامية التأمين المنصوص عليها في المادة الأولى من الأمر 74/15 المؤرخ في 30 يناير سنة 1974 المذكور أعلاه يعاقب بالحبس من ثمانية (8) أيام إلى ثلاث (3) أشهر و بغرامة من 500 دج إلى 4.000 دج أو بأحدهما فقط إن لم يمثل لهذه الإلزامية . تحصل هذه الغرامة كما هو الحال في مجال الضرائب المباشرة وتدفع لحساب الخزينة العامة".

- لما يتسم به هذا الإجراء من بساطة وسرعة و مجانية .⁴¹⁸

انظر د/ بن خروف عبد الرزاق "المرجع السابق" ص 210 .

انظر د/موريس منصور "المرجع السابق" ص 89 .

⁴¹⁹ - Didier Krajieski " Droit des assurances " Edition Montchrestien, 1^{iere} éd, Paris, France, 2004 P 41.

وهذا ما أدى بالمشروع لجعل التعويض ودي كمبدأ عام أما رفع دعوى فهو استثناء⁴²⁰

وما يؤكد اتجاه المشرع هو نص المادة 3.2/4 من المرسوم التطبيقي 35/80 الذي يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعايبتها الذي يتعلق بالمادة 19 من الأمر 15/74⁴²¹ والتي تنص ما يلي "يجب أن ترسل نسخة من المحضر (تحقيق في الحادث) خلال المهلة نفسها (أي 10 أيام) إلى شركة التأمين المعنية.....الخ ... والى الصندوق الخاص بالتعويضات وذلك خلال المهلة نفسها المذكورة في الفقرة الأولى".

وكذلك الأمر بالنسبة لما نص عليه المادة 13 من القانون 07/80 المؤرخ في 9 أوت سنة 1980 الذي يتعلق بالتأمينات⁴²² و المادة 1/16 من القانون 31/88 المؤرخ في 19 يوليو 1988 الذي يعدل ويتم الأمر 15 - 74⁴²³ والمادة 1/117 من القانون 04/06 المتعلق بالتأمينات.⁴²⁴

فكل هذه النصوص القانونية في مضمونها تلزم المؤمن أو صندوق ضمان السيارات الكل في مجال اختصاصه باقتراح مبلغ التعويض على المضرور و ذوي حقوقه بعد أن تقوم الشرطة القضائية بإرسال محضر التحقيق، كما يتعين على المصاب الحصول

⁴²⁰ - و هو نفس الشيء بالنسبة لقانون 5 جويلية 1985 الفرنسي .

Marcel Caratini, " La loi du 5 juillet 1985 sur la réparation des accidents de la circulation accélère-t-elle l'indemnisation des victimes", "La Gazette du Palais", 27 février 1986, P 119.

⁴²¹ - الجريدة الرسمية ، رقم 08 ، المؤرخة في 19 فيفري 1980 .

⁴²² - الملغى بموجب المادة 278 من الأمر 07/95 المعدل المتمم بالقانون 04/06 المتعلق بالتأمينات حيث تنص المادة

1/13 "يلزم المؤمن بدفع التعويضات أو المبلغ المنصوص عليه في العقد عندما يتجسم الضرر أو يحل أجل العقد"

⁴²³ - حيث تنص المادة 1/16 "تحدد التعويضات الممنوحة بالتراضي أو قضائيا في إطار حوادث المرور الجسمانية على أساس الجداول الملحقة بهذا القانون".

⁴²⁴ - تنص المادة 1/117 على ما يلي "يتعين على المؤمن دفع التعويضات الناجمة عن الخطر المضمون في الأجل

المحدد في الشروط العامة لعقد التأمين".

على شهادات الطبية المتعلقة بالأضرار موضوع التعويض وإرسالها إلى السلطة التي تباشر التحقيق في الحادث خلال 8 أيام من تاريخ الحادث إلا في حالة القوة القاهرة⁴²⁵، وفي هذه الحالة يمكن للمؤمن الاكتفاء بمحضر التحقيق وعلى أثره يقدر التعويض ويقترحه على المضرور فيمكن أن تطالب المصاب بضرورة الخضوع لفحص يجريه الطبيب المستشار وبعد ذلك تقترح مبلغا تعويضيا على المصاب فإما أن يقبل ولا يثار أي شكل وإما أن يرفض و يمكن الاستعانة بالخبرة لتسوية المنازعات الطبية وذلك عن طريق خبير يعين بطريقة ودية أو بحكم قضائي⁴²⁶ لتحديد نسبة العجز الذي لحق بضحية حادث مرور، وبالتالي تكون الخبرة فاصلة لكل النزاع الذي يثور وفقا لمادة 7 من المرسوم التطبيقي 80 - 35⁴²⁷ مادام التعويض أصبح حق مكتتب ومضمون من تاريخ وقوع الضرر⁴²⁸ وبالتالي يمكن القول أن المصالحة اختيارية بالنسبة للضحية وذوي حقوقه والإزامية بالنسبة لشركة التأمين إذ تعتبر المصالحة ما هي إلا نتيجة لمبدأ التعويض التلقائي الذي بني عليه الأمر 15/74⁴²⁹ وفي سبيل ذلك تم عقد اتفاقية بين مجموعة المؤمنين (شركة التأمين) التي تباشر عملها في الجزائر من أجل تسهيل عملية تعويض ضحايا حوادث المرور⁴³⁰.

⁴²⁵ - انظر المادة 5 من المرسوم التطبيقي 80/35 .

⁴²⁶ - إن هذا الإجراء لا يقتصر فقط على شركة التأمين فقط بل يمتد كذلك بنفس الشروط إلى صندوق ضمان السيارات

وفقا للحالات التي تستوجب تدخله وفقا للمادة 1/5 من المرسوم التطبيقي 37/80 .

⁴²⁷ - د/ فيلالي علي "الالتزامات، المستحق للتعويض" المرجع السابق" ص 378 .

⁴²⁸ - أ/ مراد بن طباق "المرجع السابق" ص 25 .

⁴²⁹ - أ/ بوزيدي محمد "المرجع السابق" ، ص 232 .

⁴³⁰ - أنظر الملحق رقم 1 المتضمن الإتفاقية ما بين مؤسسات التأمين الخاصة بتسوية تعويضات المضرورين في حوادث المرور.

المطلب الثاني: الأضرار الجسمانية محل التعويض

يقتصر تعويض ضحايا حوادث المرور في الأضرار الجسمانية دون غيرها لاسيما وأن برجعنا إلى الأمر 15/74 و القانون 88 - 31 المعدل المتمم للأمر الذي لم يحدد معنى الأضرار الجسمانية بل اكتفى بحصرها والتي تتمثل أساسا في الإصابات التي تلحق بجسم الضحية ذاته وما يصاحبها من الآلام والكسور والجروح ما يترتب عنها من عجز سواء كان جزائي أو كلي، مؤقت أو دائم عن العمل والتي تعتبر الخاصة الرئيسية في الضرر الجسماني⁴³¹ بحيث تصاب الضحية في صحتها البدنية أو العقلية فتمنعها من استعمال قدراتها الجسدية أو العقلية .

كما أن للأضرار الجسمانية جانب مادي يتمثل في ضياع الأجر الدخل المالي وتحمل نفقات العلاج و النقل والمصاريف الإضافية بسبب آثار الإصابة كالإعاقة والتي مردها الإصابة الجسدية التي لحقت الضحية في جسمها، وجانب آخر معنوي كالآلام التي تحدث للشخص المصاب والجروح التي تنتاب المصاب نتيجة عدم القدرة على أداء بعض الحركات بصفة طبيعية أو تحد من ممارسة بعض النشاطات الرياضية الترفيهية، كما قد يقتصر الضرر على الضحية المصابة في جسدها فقط وقد يمتد إلى ذوي حقوقها لاسيما في حالة الوفاة⁴³²، إذ يتمثل التعويض في فقدان الشخص بسبب حادث مرور إذ يعتبر ضررا ماديا بالنسبة لذويه الذين اعتاد إعالتهم وتوفير سبل العيش لهم إذ يطلق عليه

⁴³¹ - يعرف العجز الدائم أن عبارة عن إنقاص الطاقة الجسمية أو النفسية الحسية أو الفكرية التي يبقى الضحية بها

بعدما تنتهي فترات العلاج بدون شفاءه بعد ما استقرت حالته

-Yvonne Lambert-Faivre " Le droit du dommage corporel systèmes d'indemnisation" Dalloz 2^{ème} édition, Paris, France, 1993, P 203.

⁴³² - د/فيلاي علي "الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض" ص 368.

"بالضرر المورث"⁴³³ اللاحق بذوي حقوق الضحية والذي يقصد به الإصابات التي تمس حق أو مصلحة غير مالية مثل الضرر الأدبي الذي يلحق الأسرة من جراء إصابة أو فقدان من ينتمي إليها جراء حادث مرور ، وما يترتب عنهما من حزن وأسى⁴³⁴ ، هناك ضرر مادي يتمثل في فقدان مرتب الضحية.⁴³⁵

وخلاصة القول أن الأمر 74 - 15 لاسيما المادة 8 منه تحصر التعويض في إطار الأضرار الجسمانية التي تلحق بالضحية أو ذوي حقوقها والتي تتمثل أساسا في حالة العجز أو وفاتها وفقا للمادتين 1 و3 من المرسوم التطبيقي 36/80 إذ يستفيد الضحية بمقتضاه تعويضا جزافي عن المرتب في حالة العجز المؤقت ومن إيراد شهري في حالة العجز الدائم الجزئي ومن رأسمال أو إيرادات حسب الحالة ، إذا نجم عنه الوفاة بالإضافة إلى ذلك تستفيد الضحية من تعويض عن الضرر المعنوي والضرر الجمالي والمصروفات الطبية والصيدلانية وكل هذه التعويضات تتعلق بالأضرار الجسمانية ، وهذا تأكيد للحل الذي أخذت به كل تشريعات الخاصة لمؤسسة النظام خاص بتعويض بعض الضحايا⁴³⁶ على أساس الحق في تعويض الأضرار الجسمانية غير متنازع فيه .

⁴³³ - د/ محمد حسن منصور "المسؤولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها" "المرجع السابق" ، ص 283 .

- د/ أحمد شوقي محمد عبد الرحمن "مدى التعويض عن تغيير الضرر في جسم المضرور وماله في المسؤولية"⁴³⁴ الإسكندرية مصر ، 2000 ، ص 118 . بدون طبعة، المدنية العقدية والتقصيرية " منشأة المعارف،

⁴³⁵ - د/فيلاي علي "الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض"المرجع السابق" ص 369 .

⁴³⁶ - د/فيلاي علي "الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض"المرجع السابق" ص 371 .

د/خالد مصطفى فهمي "المرجع السابق" ص 22.

المطلب الثالث: تعويض جزافي ومحدد سلفا

يكون التعويض في إطار حوادث المرور تعويضا جزافيا⁴³⁷ مما ينتج عنه مساواة

الضحايا في التعويض (الفرع الأول) كما أنه محدد سلفا وفقا للحساب الرقمي
(الفرع الثاني).

الفرع الأول: مساواة الضحايا في التعويض

كمقابل لتلقائية التعويض الذي يمنح في جميع الحالات فإن تعويض ضحايا حوادث

المرور هو تعويض جزافي⁴³⁸ " TNE dessiccation forfaitaire "

⁴³⁷ - ذلك أن المبالغ التعويض المستحقة لضحايا حوادث المرور محددة مسبقا بموجب الجداول الملحقة بالقانون 31/88 حسب المادة 10 الفقرة 1 مكرر التي تنص " لا يلتزم مؤمن السيارات إزاء الضحايا و / أو هيئات الضمان الاجتماعي و الدولة و الولايات و البلديات التي تحل محلهم إلا بتسديد التعويضات التي وضعها الجدول على عاتقها...".
⁴³⁸ - على خلاف ما ذهب إليه أغلب قوانين التأمين الإلزامي على السيارات في البلدان العربية التي تشترط أن يكون التأمين غير محدد القيمة و على أن ما يحصل عليه المضرور من تعويض لا يمكن تحديده ، بل يتم تحديده بموجب ما يحكم به القاضي فقط. مثل ما جاءت به المادة 5 من القانون رقم 652 لعام 1955 الخاص بالتأمين الإجباري على السيارات في مصر، و المادة 2 من القانون رقم 39 لعام 1987 من قانون التأمين الإجباري عن المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات البحرية ، المادة 59 من قانون التأمين على المركبات من الأخطار التي يتعرض لها الغير السوداني رقم 28 لسنة 1983، و المادة 203 من قانون السير السوري رقم 19 المؤرخ في 30 / 03 / 1974، المادة 2 من القانون رقم 52 لسنة 1980 العراقي الخاص بالتأمين الإلزامي من حوادث السيارات، و المادة 29 من القانون الخاص بتأمين المركبات العماني، و المادة 58 من القانون رقم 10 لسنة 1979 القطري بشأن قواعد المرور ، المادة 63 من قانون المرور الكويتي الصادر بالمرسوم رقم 67 لسنة 1976 ، المادة 6 من القانون رقم 105 اللبناني الخاص بالضمان الإلزامي للمسؤولية المدنية عن الأضرار الجسدية التي تسببها المركبة البرية للغير الصادر بتاريخ 20 حزيران 1988، المادة رقم 6 من القانون رقم 28 لسنة 1971 الليبي بشأن التأمين الإجباري من المسؤولية الناشئة عن حوادث المركبات الآلية ، المادة 22 من القانون رقم 30 لسنة 1991 المتعلق بالتأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات اليمني.

أنظر د/ مروان بن حسن محمد إسماعيل " المرجع السابق " ص 552.

أنظر د/ فايز أحمد عبد الرحمن " التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات " المرجع السابق " ص 91.

إلا أن الملاحظ أن أ/ مروان بن حسن محمد إسماعيل و هو بصدد عرض البلدان العربية التي تأخذ بمبدأ الغير محدود للضمان في إطار التأمين الإلزامي ذكر القانون الجزائري إلا أنه قد جنبه الصواب إذ أن الحقيقة المؤكدة أن المشرع

خلافًا للقواعد العامة التي تأخذ بجبر الضرر في التعويض أي إرجاع الضحية إلى الحالة التي كانت عليها قبل وقوع الضرر⁴³⁹ وذلك لعدة اعتبارات أهمها :

- إن المدين بالتعويض يعتبر ضامنا وليس مسؤولا⁴⁴⁰ مما يترتب عليه عدة نتائج منها منع الجمع في التعويض إذ أن لا يمكن للضحية المطالبة بتطبيق أحكام الأمر 15/74 إذا حصلت على تعويض في إطار المسؤولية المدنية أو استفادت من تعويض بمقتضى حكم قضائي إذ لا يكون التعويض في إطار التأمين مصدر اغتناء⁴⁴¹ فلا يشمل الأرباح التي فانت الضحية وإنما يقتصر على الخسارة التي لحقتها .

- كما أن أساس نظام تعويض ضحايا حوادث المرور والقائم على فكرة ضمان السلامة الجسدية للأشخاص وذلك في إطار التضامن الاجتماعي بهدف مساعدة الضحايا في مواجهة الأضرار التي لحقت بهم وعليه لا يمكنهم أن يحصلوا على تعويض كامل وبالتالي يكون الطابع العقابي للتعويض الذي يبرر جبر الضرر في المسؤولية المدنية مستبعدا تماما⁴⁴² بحيث أن نظام التعويض أغفل كليا فكرة الخطأ وتجاهل تماما سلوك الفاعل.

الجزائري أخذ بمبدأ الضمان المحدود و ذلك من خلال إقراره لجداول التعويضات المستحقة لضحايا حوادث المرور المرفق بالأمر 15/74 المعدل و المتمم بقانون 31/88 مما يترتب عليه ضرورة تقييد المؤمن و القاضي بالجدول لحساب تقدير التعويض متأثرا بالتشريع الفرنسي. أنظر د/ سعيد المقدم " المرجع السابق" ص 198 و ما بعدها.

⁴³⁹- د/ أحمد شوقي محمد عبد الرحمن "المرجع السابق" ص 31.

⁴⁴⁰- ما دمنا في إطار التعويض الخارج نطاق المسؤولية فإن ورود مسؤولية شركة التأمين يعد خط أ حيث أن قضاة المحكمة العليا قد جنبهم الصواب عندما اعتبر بلن شركة التأمين تعد مسؤولا حسب القرار رقم 77555 المؤرخ بتاريخ 1992/01/21 الصادر عن الغرفة المدنية القسم الثالث الذي يقضي " بأن تقرير القضاة الموضوع باشتراك شركة التأمين في الدفع والضمان معه بصفته مسؤولا مدنيا فهم طبقوا صحيح القانون ويتعين بذلك رفض الطعن" المجلة القضائية، العدد الثاني، المحكمة العليا الجزائر، 1993، ص 11 وما يليها.

ويبقى الأصح أن شركة التأمين تعتبر مدنية بتعويض وليست مسؤولة إذ أن الأمر يقتضي في الحالة الأخيرة الرجوع إلى قواعد المسؤولية بشأن تعويض المضرور مما يصطدم بالمبدأ العام في التعويض الخارج عن المسؤولية .

⁴⁴¹- Picard Maurice et Besson André, " Les Assurances Terrestres En Droit Français" Tome 1 Le contrat d'assurance, Ed L.G.D.J, 3^{eme} Ed, 1970, P 289.

⁴⁴²- وهذه الأفكار أملت ظروف الحياة في المجتمع الحديث مما تنتج عنه خاصية و أعمال الوظيفة الإصلاحية للتعويض وهي كفالة التعويض وتحرير التعويض الإصلاحي من جانب الأفكار التقليدية للمسؤولية التي كانت تشكل قيدا

كما تجدر الإشارة إليه أن فكرة التضامن تولد وتقضي بالمساواة بين الضحايا إذ يكون التعويض على أسس موضوعية ومجردة وغير ذاتية مما يفرز عنها تعويضا جزافيا لا يمتد ليشمل كل الأضرار التي تلحق بالضحايا هذا من جهة ومن جهة أخرى المساواة بين الضحايا في حصولهم على نفس التعويض بسبب نفس الإصابة بحيث يترتب عن النسب المماثلة في العجز نفس الأضرار الاقتصادية، إذ عمليا لا فرق من حيث تقدير التعويض بين تاجر يفقد يده اليمنى والعازف على آلة البيانو أو الرسام الذي تلحقه نفس الإصابة حيث تكون نسبة العجز مماثلة بالنسبة للأشخاص الثلاثة بمقتضى التقدير الموضوعي.⁴⁴³

الفرع الثاني: مقدار التعويض عملية حسابية

يتميز نظام التعويض ضحايا حوادث المرور بأنه محدد مسبقا بمقتضى نصوص تنظيمية و تشريعية يتم بمقتضاها تحديد العناصر التي تسمح بحساب التعويض متبوعا بملحقات تتضمن جداول لحساب مقدار التعويض،⁴⁴⁴ و لا يترك المجال أما م السلطة التقديرية للقاضي نظرا للانتقادات الموجهة إليه في حالة التماذي في تقدير التعويض عن الضرر بحيث لا يستطيع المدين بالتعويض أن يطعن في ذلك أمام المحكمة العليا التي ليست لها رقابة على تقدير التعويض في هذه الحالة كون أن مسألة تقدير التعويض مسألة موضوعية يستقل بها قاضي الموضوع كما أن المشرع الجزائري قيد حساب التعويض المستحق بالاعتماد على جملة من العناصر منها :

1. الأجر أو الدخل القاعدي للضحية.

على أدائه لوظيفته الإصلاحية وهي الارتباط بفكرة اللوم الأخلاقي كأساس للالتزام بالتعويض من ناحية والفردية في الالتزام به من ناحية أخرى.

انظر د/محمد إبراهيم الدسوقي، "تقدير التعويض بين الخطأ و الضرر" "المرجع السابق"، ص 218 .

⁴⁴³ - ³ د/فيلايلي علي "الالتزامات ، الفعل المستحق للتعويض" "المرجع السابق"، ص 373 و 374 على التوالي.

2. السن عند التأسيس بالنسبة للريع و في الحالات التالية.

أ. حالة عجز المؤمن له عن العمل.

ب. حالة العجز الدائم الجزئي أو الكلي عن العمل.

كما أشار المشرع الجزائري في الجدول الخاص بالتعويضات على أنه ينبغي ألا

يتجاوز مبلغ الأجور أو المداخل المهنية المتخذة كأساس لحساب مختلف أصناف

التعويض المئوية مبلغا شهريا يساوي لثماني مرات الأجر الوطني عند تاريخ الحادث.⁴⁴⁵

و كنتيجة لمقدار التعويض المحدد سلفا في الجدول المرفق بالقانون 31/88 حسب

المادة 3 منه يترتب على ذلك:

1 -تقيد المؤمن و القاضي بالجدول لحساب تقدير التعويض.

2 -هذا التقدير يجنب النقاش في الضرر المستقبلي المحقق أو غير محقق الوقوع.

3 -وضع كل ضحايا حوادث المرور في درجة واحدة من المساواة.

مما أدى إلى انتقاده من بعض الفقهاء والأساتذة في كيفية التعويض المقدر سلفا

والمحدد في جداول بحيث انه لكل مرتب تقابله نقطة استدلالية ثم نقوم بعملية حسابية

وذلك بضرب النقطة الاستدلالية التي تقابل أجر الضحية في نسبة عجزه ليقدّر التعويض

لاسيما أن الأمر 15/74 لا يعرف وسيلة لتقييم التعويض لكي يتناسب مع الظروف

الاقتصادية بخصوص الانخفاض المستمر للقدرة الشرائية للعملة⁴⁴⁶، إلا أن هذا الرأي

زال بتعديل الأمر 15/74 بقانون 88/31 لاسيما المادة 3 منه التي وضعت جدول حساب

الرأسمال التأسيسي بما يتلاءم والمستوى الحالي للأجور و المداخل المهنية والذي يعد

أكثر دقة ووضوحا وانسجاما مع الواقع الاجتماعي المعاش وأكثر عدالة في التعويض كما

⁴⁴⁵ - د/ مقدم سعيد " المرجع السابق " ص 202.

⁴⁴⁶ - M / Merabti Abdelkader, " l'évolution de la réparation des dommages résultant des accidents de la circulation routière", revue Algérienne des Sciences Juridiques, Economiques et Politiques, Ben aknoun Algérie, 1983, P 234.

يسمح بإعادة تقييم التعويضات الممنوحة وفقا لارتفاع الأجر الوطني الأدنى المضمون وبتالي زالت كل الانتقادات الموجهة للأمر 15/74⁴⁴⁷ بخصوص هذا الشأن.

في الأخير نلاحظ أن التعويض مقدر قانونا سلفا لكل أنواع الضحايا ولم يعد القاضي هو الذي يقدره بل القانون هو الذي أصبح واجب التطبيق للحصول على رأس المال التأسيسي.

المطلب الرابع: توسيع مفهوم المؤمن له

لم يعد مفهوم المؤمن له في إطار الأمر 15/74 مقتصرًا على مكتب العقد مع المؤمن و لا على مالك المركبة في حالة اختلافهما بل أنه يمتد ليشمل أيضا كل شخص انتقلت إليه حراسة أو قيادة المركبة بموجب إذن⁴⁴⁸ وذلك راجعا لاعتبار المشرع هذا النوع من التأمين إلزامي على كل مركبة قبل إطلاقها للسير يضمن بموجبه تأميننا لصالح الغير إذا اكتسب مفهوم المؤمن له مفهوما متسعا بقصد توسيع نطاق المستفيدين من هذا التأمين.

كما أن التأمين أصبح ذا طابع عيني يرتبط بالمسؤولية الناشئة عن استعمال المركبة و ليس تأمينا شخصيا يرتبط بقيام مسؤولية شخص معين عن الضرر المترتب على استعمال المركبة، فالمهم في هذا المجال من التأمين هو تعيين السيارة المتسببة في الضرر و ليس تحديد شخص المسؤول عن هذا الضرر، و تعد بذلك العلاقة الأكثر جوهرية هي العلاقة بين المؤمن و السيارة و ليس بين المؤمن له و السيارة و لا بين المؤمن و المؤمن

⁴⁴⁷ - أ/بن عبيدة عبد الحفيظ "المرجع السابق" ص 93.

أ/بن قارة بوجمعة "المرجع السابق" ص 12.
⁴⁴⁸ - أنظر المادة 1/4 من الأمر 15/74.

له إذ أن شركة التأمين تعد ضامنة بدون أن نهتم بالمسؤولية الشخصية لمن وقع على وثيقة.⁴⁴⁹

و حكمة المشرع من ذلك هو الربط بين مبدأ التعويض التلقائي المقرر لحماية كل المضرورين من حوادث السيارات المتجسدة في المادة 08 من الأمر 15/74 و مبدأ إلزامية التأمين المفروضة بموجب المادة الأولى من الأمر.⁴⁵⁰

لاسيما و أن منح هذه الصفة لعدد قليل من الأشخاص الذين يحتمل سياقتهم للسيارة و حجبها عن غيرهم يمكن أن يفرغ هذا النوع من التأمين الإلزامي من محتواه القانوني.

المطلب الخامس: التبريرات التطبيقية لتثبيت الخطأ في تعويض الضحايا

إذا كان من المسلم به أن حوادث المرور في الجزائر تزداد تبعا لعدة عوامل بحيث بلغ عدد حوادث المرور في سنة 2008 حوالي 40481 حادث مرور و سجلت قرابة 4422 قتيل و 64708 جريح⁴⁵¹، إذ يكفي فقط التمعن في هذه المعاملات لنذكر حجم الآفة التي يعيشها مجتمعنا خاصة إذا أدركنا النتائج الوخيمة الناجمة عن حوادث المرور و الذي يكون له الأثر البالغ في تهديد أمن و حياة المواطن وسلامته، و كذلك الانعكاسات الاجتماعية المترتبة عليها و حجم الخسائر في المعدات و المنشآت الاجتماعية و غيرها من المتطلبات التي ينبغي على الدولة الإضطلاع بها، بحيث أن ظاهرة حوادث المرور ليست قدرا محتوما بل هي في كثير من الأحيان من تصرفات الإنسان العاقل الذي صنع المركبة و أنشأ الطرق، و شرع القوانين بحيث يتحمل الإنسان القسط الأكبر من المسؤولية

⁴⁴⁹ - د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل " المرجع السابق " ص 192.

⁴⁵⁰ - انظر مجموعة القرارات الصادرة عن المحكمة العليا.

أ/ بلخضر مخلوف " المرجع السابق " ص 14.

⁴⁵¹ - دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال سنة 2008، الصادرة عن المركز الوطني للوقاية عبر

الطرق، وزارة النقل، الجزائر، ص 9 ، 27 و 45

عن وقوع حوادث المرور ولا يثار أي مشكل في تعويضهم كون أن المشرع جسد مبدأ التعويض الخارج عن إطار المسؤولية كأصل عام إلا أن هناك استثناءا يرد عليه فمن خلال تفحص الأمر 15/74 و المرسوم التطبيقي 34/80 نلاحظ أن المخاطب بالاستثناءات في إطار تعويض حوادث المرور هم قائدي السيارات إذ لا يستوي خطأ المارة و الركاب مع خطأ قائد المركبة الذي يتحكم فيها و يسيرها ناهيك عن حالة الإعفاء من التعويض التي تمتد إلى شركاء السائق السارق و المنصوص عليه في المادة 15 من الأمر 15/74، و المالك الذي يكون له مكانة في السيارة المخالفة للشروط القانونية و التنظيمية لعملية النقل و المنصوص عليه في المادة 5 من المرسوم التطبيقي 34/80 إذ أن المشرع الجزائي حرص على تحقيق التوازن بين أعمال الالتزام بالتعويض من جهة و بين مجال استبعاد التعويض من جهة أخرى و خلق توازن بين مصلحة المضرورين و مصلحة سائقي السيارات و شركات التأمين، و أنه فيما ذهب إليه اتجاه هذه الفئة دعوة لهم لمراعاة الحيطة و الحذر أثناء القيادة مما يؤدي إلى الإقلال من الحوادث⁴⁵² و التي يمكن من خلالها بعث الثقافة المرورية في ذهن السائق و توعيته بالمسؤولية الملقاة على عاتقه و في حالة عدم التزامه بهذه الأخيرة يكون السقوط الحق في التعويض صداه من أجل ردع كل المتسببين في حوادث المرور باعتبار هنا أن السقوط يمثل جزاءا شخيصيا للسائقين و ليس التأمين ذاته الذي يظل صحيحا منتجا لآثاره بالنسبة لتعويض شريحة الضحايا الغير سائقين.⁴⁵³

⁴⁵² - أ/ محمود عاصي "أمن المرور للوقاية من حوادث السير" عز الدين للطباعة و النشر، بدون طبعة، دمشق،

سوريا، ص 19.

⁴⁵³ - د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل "المرجع السابق" ص 220.

المبحث الثاني: التقدير القانوني لتعويض الأضرار الجسمانية "التطبيقات العملية"

إن المشرع الجزائري جرّد القضاة عبر الأمر 15/74 من السلطة التقديرية

المخولة لهم قانونا طبقا للمبدأ المتعارف عليه في تقدير التعويض القضائي في المسؤولية التقصيرية⁴⁵⁴، و السبب يعود لشعور المشرع الجزائري بالتباين الكبير الحاصل بين أحكام

القضاة عند تقديرهم للتعويض في دعاوى المسؤولية الناشئة عن حوادث المرور حيث

كانت بعض المحاكم تبالغ في منح التعويض والبعض الآخر يحدد مبالغ ضئيلة جدا لا

تتناسب مع ارتفاع وتطور مستوى المعيشة كل ذلك ناتج عن عدم وجود معايير وضوابط

تحدد التعويض، مما أدى بالمشرع الجزائري إلى إسناد مهمة تقدير التعويض للنصوص

القانونية ملزمة لشركة التأمين والقضاة مع إخضاعه لرقابة المحكمة العليا كما أن المشرع

الجزائري أدخل تعديلا على الأمر رقم 15/74 بموجب القانون 31/88 رافعا بذلك مبالغ

التعويضات تماشيا مع تطور الحياة الاقتصادية أما بالنسبة لتقدير التعويض عن الأضرار

الجسمانية والتي تنفرع إلى الأضرار الجسمانية اللاحقة بالضحية مباشرة (المطلب الأول)

و الأضرار اللاحقة بذوي حقوق الضحية المتوفى (المطلب الثاني) .

المطلب الأول: تعويض الأضرار الجسمانية اللاحقة بالضحية مباشرة

سوف نتعرض في هذا المطلب إلى أهم الأضرار الجسمانية التي يمكن أن يتعرض

لها الضحية في حادث مرور والتي تتمثل أساسا في العجز سواء كان كلي مؤقت أو دائم

جزئي أو كلي (الفرع الأول) بالإضافة إلى المصاريف الطبية والصيدلانية التي تلازم

الضحية (الفرع الثاني) بالإضافة إلى الضرر الجمالي الذي يصحب الإصابة عادة

(الفرع الثالث) ناهيك عن ضرر التألم (الفرع الخامس) .

⁴⁵⁴ - د/ حفيظ عاشور "المرجع السابق" ص 27.

الفرع الأول: التعويض في حالة العجز

تحدد نسبة عجز المصاب من طرف طبيب مختص على أساس طبيعة العاهة التي أصابت الضحية وحالته العامة وقواه البدنية والعقلية وكذلك مؤهلاته المهنية⁴⁵⁵ وذلك بالاعتماد على النظام المعمول به في صندوق الضمان الاجتماعي في مجال التعويض عن حوادث العمل و الأضرار المهنية⁴⁵⁶، كما أنه يمكن مراجعة نسبة العجز بعد الشفاء أو الاستقرار في حالة تفاقم عاهات المصاب⁴⁵⁷ أو تخفيضها إلا إن هذه المراجعة لا يمكن إجراؤها إلا بعد مرور ثلاث سنوات ابتداء من تاريخ الشفاء أو الاستقرار⁴⁵⁸ أما بالنسبة لكيفيات حساب التعويض فيتطلب الأمر أخذ كل حالة على حدة وفقاً لما يأتي بيانه .

أولاً: أساس حساب التعويض عن العجز الكلي المؤقت

أشار المشرع الجزائري في الجداول الخاصة بالتعويضات على أنه ينبغي أن لا يتجاوز مبلغ الأجور أو المداخل المهنية المتخذة كأساس لحساب مختلف أصناف التعويض بما فيها العجز المؤقت مبلغاً شهرياً مساوياً لثمانى مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث ، علماً بأن الأجور الواجب اتخاذها بعين الاعتبار لحساب التعويضات يجب أن تكون صافية من الضرائب والتعويضات المعفاة من الضرائب مهما كان نوعها⁴⁵⁹ وبالتالي يتم التعويض عن العجز المؤقت عن العمل على أساس 100 %

⁴⁵⁵ - وفقاً للمادة الأولى من المرسوم التطبيقي 36/80.

⁴⁵⁶ - تنص المادة 20 من الأمر 15/74 على ما يلي: "إن طريقة تقدير معدلات العجز ومراجعتها تحدد بموجب مرسوم وذلك بالرجوع إلى التشريع الجاري به العمل في مادة التعويض عن حوادث العمل والأمراض المهنية"
- د/أحمد شوقي محمد عبد الرحمن "المرجع السابق" ص 141 ⁴⁵⁷

⁴⁵⁸ - وفقاً للمادة 2 من المرسوم التطبيقي 36/80 .

⁴⁵⁹ - د/مقدم سعيد "المرجع السابق" ص 202 .

تنص النقطة الأولى الفقرة الثانية من الملحق المحدد لجداول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم الملحق بالقانون 31/88 على ما يلي: "تكون الأجور الواجب اتخاذها بعين الاعتبار لحساب التعويضات صافية من الضرائب والتعويضات المعفاة من الضرائب مهما كان نوعها" .

من أجر المنصب أو الدخل المهني للضحية بعدما كان جدول التعويض في الأمر 15/74 يحدد التعويض عن العجز المؤقت على أساس 80% من الأجر أو الدخل المهني⁴⁶⁰ فإذا كانت مدة العجز المؤقت 6 أشهر يكون مبلغ التعويض = الدخل الشهري × 6⁴⁶¹.

أما فيما يخص الضحايا غير الأجراء فيتم حساب التعويض على أساس الأجر الأدنى المضمون أو على أساس الحد الأدنى للأجر القاعدي الصافي من الضرائب والتكاليف المناسبة لمستوى تأهيلهم⁴⁶².

ثانياً: أساس حساب التعويض عن العجز الدائم الكلي أو الجزئي

يتم تقدير التعويض عن العجز الدائم الكلي أو الجزئي على أساس النقطة الاستدلالية وفقاً للجدول المرفقة بالقانون 31/88 وبالتالي يتم حساب التعويض بضرب قيمة النقطة الاستدلالية المطابقة للدخل السنوي في نسبة العجز ولكي نحصل على الدخل للضحية الذي يعمل بمقابل أجر نقوم بضرب الراتب الشهري الصافي في اثني عشر (12) بشرط ألا يتجاوز ذلك ثماني مرات الحد الأدنى للأجر الوطني المضمون.
مثال:

تعرض عامل يتقاضى مرتب شهري يقدر 12000 دج بعجز جزئي دائم بنسبة 40% بسبب حادث مرور؟

يكون التعويض المستحق على النحو التالي:

نبحث عن الدخل السنوي للضحية وذلك بضرب مرتب شهري × 12 شهر للحصول على الدخل السنوي $12000 \times 12 = 144000$ دج وهذا المبلغ تقابله النقطة الاستدلالية أو المرجعية 4620.

⁴⁶⁰ - أ/ بن عبيدة عبد الحفيظ "المرجع السابق" ص 106 .

⁴⁶¹ - د/ جديدي معراج "المرجع السابق" ص 120 .

⁴⁶² - أ/ بن قارة بوجمعة "المرجع السابق" ص 13 .

وبالتالي يكون التعويض بالشكل التالي بضرب النقطة الاستدلالية في نسبة العجز
أي $4620 \times 40 = 184800$ ⁴⁶³ دج.

كما يجب التذكير هنا أنه يمنح للضحية أيضا التي يساوي عجزها أو يفوق
50 بالمائة فضلا عن الرأسمال التأسيسي تعويض عن المنحة العائلية التي كانت تدفع لها
من قبل الضمان الاجتماعي في حالة انقطاعها بعد الحادث ⁴⁶⁴ شريطة إثباتها من طرف
المصاب كما أن المشرع الجزائري في القانون 31/88 أضاف فقرة تقضي بأنه في حالة
إصابة الضحية بعجز دائم يساوي 80 بالمائة أو أكثر مما يجبره على الاستعانة بالغير
يضاعف مبلغ رأس المال أو المعاش بنسبة 40 بالمائة وتحدد الاستعانة بالغير بموجب
خبرة طبية.

مثال:

نفرض أن رأس المال التأسيسي للضحية التي أصيبت بعجز دائم يساوي
80 بالمائة هو 115200 دينار على أساس أن دخلها السنوي وقت الحادث كان 15000
وان الضحية مجبر على الاستعانة بالغير فتضاف لها نسبة 40 بالمائة من الرأسمال
المقدر ب 115200 دينار وذلك على النحو التالي:
 $115200 \times 40 \div 100 = 46080$ دينار وبإضافة هذا المبلغ إلى الرأسمال التأسيسي
115200 دينار يصبح مبلغ المعاش يساوي 161280 دينار ⁴⁶⁵.

⁴⁶³ - د/ جديدي معراج "المرجع السابق" ص 121.

أ/ بن قارة بوجمعة "المرجع السابق" ص 14.

⁴⁶⁴ - ³ أ/ بن عبيدة عبد الحفيظ "المرجع السابق" ص 112 و 108 على التوالي.

انظر النقطة الخامسة الفقرة الثانية من الملحق المحدد لجدول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور
الجسمانية أو لذوي حقوقهم الخاص بالقانون 31/88.

الفرع الثاني: التعويض عن المصاريف الطبية والصيدلانية

وفقا للفقرة الثالثة من الملحق المحدد لجداول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم والمنصوص عليه في المادة 3 من القانون 31/88 يتم دفع التعويضات المتعلقة بالمصاريف الطبية والصيدلانية بكاملها وتشمل هذه المصاريف ما يلي:

- مصاريف الأطباء والجراحين وأطباء الأسنان والمساعدين الطبيين وفقا لما تقتضيه حالة الضحية .

- مصاريف الإقامة في المستشفى .

- مصاريف طبية وصيدلانية .

- مصاريف الأجهزة والتبديل .

- مصاريف سيارة الإسعاف .

- مصاريف الحراسة النهارية والليلية .

- مصاريف النقل للذهاب إلى الطبيب إذا بررت ذلك حالة المضرور .

- أما في حالة ما إذا تعذر على المضرور تسبيق هذه المصاريف جاز للمؤمن

منحه ضمانا بها بصفة استثنائية كون أن المصاريف الطبية و الصيدلانية تقتضيها حالة الضرر الجسmani الناجم عن الحادث.⁴⁶⁶

الفرع الثالث: التعويض عن الضرر الجمالي

وفقا للأمر 15/74 يتم التعويض عن الجراحة الجمالية التي يستلزمها الضرر

الجمالي بدون تخفيض في حدود 2000 دج ،أما في حالة ما إذا استلزمت الجراحة

الجمالية مبلغا يفوق 2000 دج ولغاية 10000 دج كحد أقصى فيتحمل المؤمن نسبة

50 بالمائة فقط بشرط أن لا يتجاوز التعويض الكلي 6000 دج⁴⁶⁷ إذ أن التعويض عن

⁴⁶⁶- Didier Krajieski, Op-Cit, P 7

⁴⁶⁷- وفقا لما نصت عليه النقطة الخامسة من الملحق الخاص بتحديد التعويض لضحايا حوادث المرور الملحق بالأمر

الضرر الجمالي في إطار الأمر 15/74 هو تعويض جزافي يضع كل ضحايا حوادث المرور في درجة واحدة من المساواة عن تعويض الضرر الجمالي دون النقاش في التأثير النفسي وعائداته على الضحايا.

وبالتالي يمكن القول أن التعويض عن الضرر الجمالي في إطار الأمر 15/74 ما هو إلا صورة مستنسخة تعكس الطابع التلقائي لتعويض الأضرار الجسمانية الذي جسده المشرع في المادة 8 من الأمر وذلك باعتبار المشرع أن التعويض عن الضرر الجمالي يدخل ضمن الأضرار الجسمانية ذلك أن الجروح الواقعة على الوجه مثلا أو على أي جزء من الجسم تشكل في يومنا هذا أضرار تستحق التعويض لا من أجل عمليات الجراحة الجمالية فحسب بل بسبب فداحة الضرر الذي يصيب الضحية، فالفتاة التي تستعد للزواج أو الممثلة أو المغنية المشهورة سوف تتأثر بسبب الجروح التي تؤذي وجهها وتحرمها من عدة مزايا.⁴⁶⁸

إلا أن المشرع الجزائري في ظل التعديل الجديد للأمر 15/74 بالقانون 31/88 ألغى التعويض الجزافي بالنسبة للضرر الجمالي وأصبح التعويض يتم عن كل العمليات الجراحية اللازمة لإصلاح الضرر الجمالي بموجب خبرة طبية وتسدد بكاملها⁴⁶⁹ دون أن يضع حد أقصى⁴⁷⁰ وبهذا التعديل يكون المشرع الجزائري قد تدارك النقص الذي وقع فيه سابقا بموجب الأمر 15/74 بإقراره التعويض الجزافي والذي أصبح وفقا للتعديل الجديد يشمل مقدار الضرر الذي أصاب المضرور .

⁴⁶⁸ - أ/ عبد العزيز بوزراع، العدد الثاني " المرجع السابق " ، ص 95.

⁴⁶⁹ - انظر النقطة الخامسة الفقرة الأولى من الملحق الخاص بتحديد جداول التعويضات السالف الذكر الملحق بالقانون 31/88.

أ/ بن قارة بوجمعة " المرجع السابق " ص 14.

⁴⁷⁰ - أ/ بن عبيدة عبد الحفيظ " المرجع السابق " ص 107.

أ/ أحمد طالب " العدد الثاني " "المرجع السابق" ص 303.

و بهذا يكون المشرع الجزائري قد اقر مبدأ التعويض الغير محدود بالنسبة للضرر الجمالي كاستثناء عن التعويض الجزافي المحدد سلفا للأضرار الجسمانية.

الفرع الرابع: التعويض عن ضرر التألم

لم ينص المشرع الجزائري عن التعويض عن ضرر التألم في الأمر 15/74 بل استحدثه بموجب القانون 31/88 المعدل المتمم للأمر إلا أنه أسند تحديده لخبير مختص بمعنى أن يتضمنه التقرير الطبي للخبير كما أن المشرع الجزائري فرق بين نوعين من ضرر التألم وهما كالتالي .

1- ضرر التألم المتوسط

يعوض عنه على أساس مرتين قيمة الأجر الشهري الوطني الأدنى المضمون.

2- ضرر التألم الهام

يكون على أساس 4 مرات الأجر الوطني الأدنى المضمون⁴⁷¹ ويتم تحديد التعويض في الحالتين عند تاريخ الحادث .

المطلب الثاني: تعويض الأضرار اللاحقة بذوي حقوق الضحية المتوفاة

لقد حدد الأمر 15/74 المعدل و المتمم بالقانون 31/88 أنه في حالة وفاة الضحية فإن ذوي حقوقه يتقاضون تعويضات في جميع الحالات و مهما كان سبب الحادث إلا أن القانون يفرق بين وفاة ضحية بالغ (الفرع الأول) وحالة وفاة الضحية قاصر (الفرع الثاني).

الفرع الأول: حالة وفاة الضحية بالغ

سوف نتناول في هذا الفرع مبالغ التعويض المستحقة لذوي حقوق الضحية المتوفي وفقا للمعاملات المحددة قانونا (أولا)، إضافة إلى مصاريف الجنازة (ثانيا)، كذلك التعويض على الضرر المعنوي (ثالثا)، مما يقودنا إلى إبداء رأينا في هذه المسألة (رابعا)، إضافة للتعويض عن الضرر المادي (خامسا).

⁴⁷¹ - انظر النقطة الخامسة الفقرة الثانية من الملحق المحدد لجداول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية و ذوي حقوقهم الخاص بالقانون 31/88.

أولاً: تعويض ذوي الحقوق عن حالة الوفاة

أدخل المشرع عدة تعديلات في نص المقطع السادس (6) من ملحق الأمر 15/74 المتعلق بالتعويض في حالة وفاة ضحية بالغ سواء بشأن كيفية الحصول على رأس المال التأسيسي أو مقدار المعاملات التي ينبغي الاعتماد عليها لتوزيع رأس المال التأسيسي بين المستفيدين من التعويض،⁴⁷² فإذا كان الضحية أجير فإن تقدير التعويض يتم على أساس دخله السنوي و إذا كان المتوفى بدون عمل فأساس التقدير يكون حسب الأجر الوطني الأدنى المضمون، و في كلا الحالتين نبحث عن النقطة الاستدلالية التي تقابل الدخل السنوي للضحية وفقاً للجدول الملحق بالقانون 31/88 ثم نقوم بعملية ضربها في معاملات ذوي الحقوق كل واحد حسب نصيبه في التعويض و المحدد بالشكل التالي:

-30% للزوج أو الزوجة (أو الزوجات).

-15% لكل واحد من الأولاد القصر تحت الكفالة.

-10% لكل من الأب أو الأم، و 20% في حالة عدم ترك الضحية ولد و زوج.

-الأشخاص الآخرون تحت الكفالة بمفهوم الضمان الاجتماعي 10% لكل واحد

منهم.

أما في حالة وفاة الأبوين يستفيد الأولاد القصر الأيتام من تعويض إضافي

مساوي لجزء التعويض المقرر أساساً لزوج الضحية و 30% سواء حدثت وفاة الأبوين

في وقت واحد أو كان أحدهما متوفى من قبل، كما أن الولد المكفول الذي فقد من كان

يعيله يعتبر يتيم من الأبوين.⁴⁷³

⁴⁷² - أ/ أحمد طالب" العدد الثاني " المرجع السابق" ص 303.

⁴⁷³ - أ/ بن عبيدة عبد الحفيظ" المرجع السابق" ص 49.

كما يجب أن لا يتجاوز مجموع النسب المئوية المقررة لذوي الحقوق مائة في المائة من مرتب المصاب أو دخله المهني السنوي المعتاد به لحساب التعويض، فإذا تجاوز هذا المجموع مائة في المائة فإن حصص ذوي الحقوق تكون موضوع تخفيض نسبي بقدر المبلغ الزائد.⁴⁷⁴

و لتوضيح كيفية توزيع التعويض على ذوي الحقوق من الناحية العملية نضرب المثال التالي:

مثال: توفي شخص راشد بسبب حادث مرور و ترك:⁴⁷⁵

- زوجة .
- ثلاث أولاد قصر .
- أب .
- أم .

المطلوب :

ما هي المبالغ المستحقة لذوي الحقوق إذا علمنا أن الدخل الشهري للضحية

16250 دج؟

⁴⁷⁴ - انظر النقطة السادسة من الملحق المحدد لجداول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم الخاص بالقانون 31/88.

⁴⁷⁵ - انظر د/ جديدي معراج "المرجع السابق" ص 123.

أ/ بن عبدة عبد الحفيظ "المرجع نفسه" ص 48.

الحل :

نقوم في البداية بالبحث عن الدخل السنوي للضحية و ذلك بضرب الدخل الشهري

في 12 شهر: $12 \times 16250 = 195000$ دج، بالرجوع للجدول المرفقة بالقانون

31/88 لا نجد أن الدخل السنوي 195000 نقطة إستدلالية.

و بالتالي علينا أن نبحث له عن النقطة الإستدلالية التي تقابله بالطريقة التالية نعلم

أن أعلى مبلغ للدخل السنوي في الجدول هو 77000 تقابلها النقطة الاستدلالية 3280 .

ثم نقوم بطرح $118000 = 77000 - 195000$.

ثم نقوم بالبحث عن النقطة الإستدلالية للمبلغ 118000 ؟ نعلم أن كل 500 دج

تقابلها 10 نقاط استدلالية ، س $2360 = 500 \div 10 \times 118000$.

و بالتالي فالنقطة الإستدلالية للدخل 150000 هو $5640 = 2360 + 3280$.

ثم نقوم بضرب النقطة الاستدلالية في المعامل ذوي الحقوق على النحو التالي:

$169200 = 5640 \times 30$ المبلغ المستحق للزوجة.

$84600 = 5640 \times 15$ المبلغ المستحق لكل واحد قاصر = 253800 لكل

الأولاد القصر.

$56400 = 5640 \times 10$ المبلغ المستحق للأب.

$56400 = 5640 \times 10$ المبلغ المستحق للأم.

ثم نقوم بجمع كل المبالغ المستحقة لذوي الحقوق التي يجب أن لا تتجاوز النقطة

الاستدلالية مضروبة في 100.

$$535800 = (56400 + 56400 + (3 \times 84600) + 169200)$$

مجموع المبالغ $535800 > 564000$ ، النقطة الاستدلالية $100 \times$.

إذن المبالغ المستحقة لذوي الحقوق صحيحة ولا تكون محل تخفيض.

المثال الثاني:

توفي شخص راشد بسبب حادث مرور و ترك

زوجتان.

أربعة أولاد قصر.

أب.

أم.

المطلوب:

ما هي المبالغ المستحقة لذوي الحقوق إذا علمنا أن الضحية موظف يتقاضى أجرا

سنويا مقدرا بـ 200000 دج؟

الحل:

الدخل السنوي لهذا الموظف هو 200000 دج و هذا الدخل السنوي غير موجود

في الجداول المعدة للتعويضات و بالتالي علينا أن نبحث له عن النقطة الاستدلالية التي

تقابه بالطريقة السالفة الذكر و هي:

الدخل السنوي: 77000 دج هو أقصى دخل سنوي موجود في الجداول و التي

تقابه النقطة الاستدلالية 3280.

نقوم بطرح $200000 - 77000 = 123000$.

و نعلم أن كل 500 دج تقابه 10 نقاط.

ثم نقوم بالبحث عن النقطة الاستدلالية للمبلغ 123000 بالشكل التالي:

$$123000 \text{ تقابه س} = \frac{10 \times 123000}{500} = 2460.$$

إذا 5740 هي النقطة الاستدلالية الإجمالية للمبلغ 200000 دج و التي هي مجموع
النقطتين الاستدلالتين للمبلغين:

$$200000 = 123000 + 77000 \text{ و هي كالتالي:}$$

$$5740 = 2460 + 3280$$

إذا 5740 هي النقطة الاستدلالية للمبلغ 200000 دج.

بعد أن وجدنا النقطة الاستدلالية نقوم بعملية ضربها في معاملات ذوي الحقوق.

1. الزوجتان: $30\% \times 5740 = 172200$ ، أي 86100 لكل زوجة.

2. أربعة أولاد قصر: 15% لكل ولد قاصر، 60% لكل الأولاد القصر

$60\% \times 5740 = 344400$ دج، 86100 لكل ولد قاصر.

3. الأب: $10\% \times 5740 = 57400$.

4. الأم: $10\% \times 5740 = 57400$.

لكن نلاحظ إذا ما جمعنا معاملات ذوي الحقوق سنجدها:

$$30\% + (15\% \times 4) + 10\% + 10\% = 110\%.$$

أي أن مجموع النسب معاملات ذوي الحقوق يفوق نسبة 100%

أي أن مجموع المبالغ المستحقة للتعويض تفوق قيمة النقطة الاستدلالية مضروبة

في 100.

$$(172200 + 344400 + 57400 + 57400) = 631400 \text{ دج.}$$

أما النقطة الاستدلالية مضروبة في 100 $= 5740 \times 100 = 574000$.

نلاحظ أن مجموع المبالغ المستحقة لذوي الحقوق اكبر من النقطة الاستدلالية $\times 100$

$$631400 > 574000$$

فيكون fark الطرح $57400 = 574000 - 631400$.

فهذه المبالغ أي 57400 سنخصمه من كل واحد من ذوي الحقوق بحسب نسبة كل واحد منهم .

أ. بالنسبة للزوجتان: نطبق القاعدة الثلاثية:

$$57400 \leftarrow 110$$

$$\overleftarrow{\text{س}} 30$$

$$\text{س} = \frac{30 \times 57400}{110} = 15654,54$$

هو المبلغ 15654,54 نخصمه من 172200 الذي هو المبلغ المستحق للزوجتان قبل عملية الإنقاص فيكون:

$$172200 - 15654,54 = 156545,46 \leftarrow \text{المبلغ المستحق للزوجتان.}$$

ب. بالنسبة للأولاد القصر:

$$57400 \leftarrow 110$$

$$\overleftarrow{\text{س}} 60$$

$$\text{س} = \frac{60 \times 57400}{110} = 31309,09$$

هو المبلغ 31309,09 نخصمه 344400 فيكون:

$$344400 - 31309,09 = 313090,91 \leftarrow \text{المبلغ المستحق للأولاد القصر}$$

ج. بالنسبة للأب:

$$57400 \leftarrow 10$$

$$\overleftarrow{\text{س}} 110$$

$$\text{س} = \frac{10 \times 57400}{110} = 5218,18$$

و هو المبلغ 5218,18 نخصمه 57400 فيكون:

$$57400 - 5218,18 = 52181,82 \leftarrow \text{المبلغ المستحق للأب}$$

ج. بالنسبة للأم:

$$10 \leftarrow 57400$$

$$110 \leftarrow \text{س}$$

$$5218,18 = \frac{10 \times 57400}{110} = \text{س}$$

هو المبلغ 5218,18 نخصمه 57400 فيكون:

$$5218,18 - 57400 = 52181,82 \leftarrow \text{المبلغ المستحق للأم}$$

و حتى نتأكد من أن مجموع هذه المبالغ المستحقة لتعويض ذوي الحقوق لا تفوق

النقطة الاستدلالية المضروبة في 100 أي 474000.

نقوم بعملية جمع مبالغ التعويض بعد عملية الإنقاص.

$$574000,01 = (43090,91 + 43090,91 + 313090,91 + 156545,46)$$

و هذا المبلغ تقريب للمبلغ 574000.

إذن مبالغ التعويض المستحقة لذوي الحقوق صحيحة.

ثانيا: التعويض عن مصاريف الجنازة

لقد أغفل الأمر 15/74 تحديد مبلغ مصاريف الجنازة الواجب منحها لذوي الحقوق و التي كانت محل اجتهاد و اختلاف بالنسبة للقضاء، إلا أن القانون 31/88 المعدل و المتمم للأمر حدده بمبلغ خمسة أضعاف المبلغ الشهري للأجر الوطني الأدنى المضمون قاطعا بذلك كل أشكال الاختلاف، أما في حالة التكفل بمصاريف الجنازة من طرف ذوي الحقوق نظرا للسرعة التي تقتضيها هذه المسألة و التي هي الغالبة في الحياة اليومية يمنح تعويض شهري لمن تكفل بمصاريفها⁴⁷⁶ كما أن هذه المصاريف حتمية في حالة وفاة الضحية⁴⁷⁷ و التي يجب أن يغطيها التأمين الإجباري.⁴⁷⁸

ثالث: التعويض عن الضرر المعنوي

إن الأمر رقم 15/74 لم ينص على التعويض عن الضرر المعنوي سواء للمصاب من جراء حادث مرور أو لذوي الحقوق في حالة وفاته، لكن القضاء الجزائي آنذاك كان يصدر بشأنه أحكاما متباينة فبعض المحاكم كانت تلتزم بمحتوى الأمر ولا تمنح تعويض عن الضرر المعنوي على أساس عدم النص عليه، أما البعض الآخر فقد كانت تقضي به للمضرور استنادا للقاعدة العامة الواردة في المادة 124 ق.م.ج التي فسرت على أنها تشمل التعويض عن الضرر المادي و الضرر المعنوي باعتبار أن المشرع اكتفى بالنص على الضرر بصفة عامة⁴⁷⁹ و نظرا لهذا الاختلاف الحاصل بشأن التعويض عن الضرر

⁴⁷⁶ - أ/ بن قارة بوجمعة " المرجع السابق" ص 15.

⁴⁷⁷ - د/ محمد أحمد البديرات " المرجع السابق" ص 117.

⁴⁷⁸ - د/ فايز أحمد عبد الرحمن " التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات" "المرجع السابق" ص 52.

⁴⁷⁹ - أ/ بن عبيدة عبد الحفيظ " المرجع السابق" ص 56.

و هذا على عكس ما ذهب إليه أ/ مقدم السعيد ، الذي يرى أن المادة 124 ق . م . ج يقتضي تفسيره على المبدأ العام للتفسير القانوني الذي يقضي بأنه لا ينبغي أن نميز طالما أن القانون لم يميز إذ أن التقنين المدني الجزائي رغم حدائته لم يأت بنص يقضي بمبدأ التعويض عن الضرر المعنوي لاسيما إذا ما تعرضنا لبعض المواد المتعلقة بالضرر و التعويض في القانون الجزائي فإننا نخلص في غير صالح تعويض الضرر المعنوي فالمادة 131 المتعلقة بمدى

المعنوي تفاداه المشرع الجزائري بالقانون 31/88 المعدل و المتمم للأمر 15/74 بحيث ضمن الجدول المرفق بالقانون فقرة تقضي بإمكانية منح تعويض عن الضرر المعنوي بسبب الوفاة لكل من الوالدين الأب و الأم و الزوج (أو الأزواج) و أولاد الضحية بما فيهم البالغين و ذلك بسبب الوفاة و حدده المشرع في حدود ثلاثة أضعاف قيمة الأجر الشهري الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث.

و الملاحظ أن المشرع الجزائري لم يتناول التعويض عن الضرر المعنوي للمضروب إذا بقي حيا و قصره فقط في حالة وفاة الضحية.

رابعا: رأينا في الموضوع

تبين لنا من خلال استعراض أحكام الأمر 15/74 أن المشرع لم ينص على تعويض عن الضرر المعنوي مما أدى إلى حرمان الضحايا من هذا التعويض على خلاف قانون 31/88 الذي حصر هذا النوع من الضرر في حالة الوفاة فقط من جهة و المستفيدين منه (الأب، الأم، الزوج أو الزوجة، أولاد الضحية قصرا أو راشدين) من جهة أخرى، هذا ما يعد قصورا يعاب على الأمر و القانون ذلك أنه كان من المفروض منحه في جميع الحالات لاسيما في حالة العجز الدائم (كلي أو جزئي) أو في أي حالة تصاب فيها الضحية على أساس أن الإصابة تسبب آلام نفسية و جسمانية و التي ينشأ عنها حرمان المضروب كليا أو جزئيا من التمتع بأوجه الحياة العادية و ليس فقط في حالة الوفاة و هذا ما يعد إجحافا في حقهم.

التعويض تحيلنا إلى المادة 182 من القانون المدني الجزائري و هذه المادة لم تتناول التعويض عن الضرر المعنوي لا في المسؤولية التقصيرية ولا في المسؤولية العقدية إذ حسب المادة 182 في فقرتها الأولى و الثانية التي تتكلم عن مسألة الخسارة اللاحقة و الكسب الفائت هما عنصران للضرر المادي فقط، و هو بذلك يكون قد قصر التعويض في المسؤولية عن الأضرار المادية دون الأضرار المعنوية على خلاف ما ذهبت إليه بعض المحاكم.

انظر د/مقدم سعيد "نظرية التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية" المؤسسة الوطنية للكتاب

بدون طبعة، الجزائر، 1992، ص 129 و 130.

لذا نناشد المشرع بأن يتدخل لتعديل نصوص القانون الحالي و أن يمتد نطاق

الضمان ليشمل الضرر المعنوي كل المتضررين جراء حوادث المرور دون استثناء حتى و لو ترتب على ذلك زيادة نسبية في قسط التأمين حتى لا تتحمل شركات التأمين أعباء إضافية دون مقابل يعينها على دفع التعويضات الملائمة للمضرورين مما يغطي كافة أنواع الأضرار التي تلحق بهم من جراء حوادث السيارات.

خامسا: التعويض عن الأضرار المادية

يتم التعويض في الأضرار المادية التي تلحق بالسيارة المؤمن عليها في ظل الأمر 15/74 بشرط عدم ارتكاب خطأ من طرف سائق السيارة المتضرر إذا أخضعها المشرع للقواعد العامة للمسؤولية المدنية و لم يجعلها مضمونة تلقائيا كالأضرار الجسمانية و بالتالي فلا تضمن شركة التأمين تعويض الأضرار المادية اللاحقة بالسيارة إلا إذا ثبت لها من خلال مخطط الحادث في حالة التصادم بين سيارتين أن طالب التعويض لم يرتكب أي خطأ.

كما حددت المادة 21 من الأمر الكيفية التي يتم بها تعويض الأضرار المادية بحيث منع تسديد أي مبلغ مقابل ضرر أصاب المركبة إذا لم تكن هذه الأخيرة محل خبرة مسبقة⁴⁸⁰ يقوم بها خبراء مختصين في السيارات لدى شركة التأمين شريطة أن يكون مسجلين في جداول الترخيص المقرر من وزير المالية.⁴⁸¹

⁴⁸⁰ - أ / علي بوقرة "المرجع السابق" ص 472

أ/ بن عبيدة عبد الحفيظ "المرجع السابق" ص 53

⁴⁸¹ - انظر أحكام المرسوم التنفيذي رقم 46/96، المؤرخ في 17 يناير 1996 الذي يحدد شروط اعتماد خبراء و محافظين في العواريات لدى شركة التأمين و شروط ممارسة مهامهم و شطبهم (الجريدة الرسمية العدد 5 لسنة 1996).

لكن غالبا ما نرى التسوية لهذه الوضعية دون اللجوء إلى القضاء إلا في حالات نادرة بعد تحديد مسؤولية السائق اعتمادا على التصريح بالحادث أو على محضر رجال الأمن، إذا لم يتوفر الحكم القضائي، و لعل ما يعطل نوعا من تصفية ملف الحوادث بسرعة هو دعاوى الرجوع و الطعون التي تمارسها مكاتب التأمين ضد المؤمن الخصم إذا لم يعترف بمسؤولية مؤمنه أو إذا كان بمؤسسة تأمين أخرى⁴⁸²، وتجنبنا لذلك تم الإتفاق بين مجموعة المؤمنين الذين يباشرون عملية التأمين في الجزائر إلى ضرورة تسوية سريعة للأضرار المادية التي تتفق و مقتضيات الأمر 15/74 المعدل و المتمم بقانون 31/88 مما يسهل على المؤمن له الحصول على تعويض مادي يتفق و مبدأ تلقائية التعويض في الأضرار الجسمانية.⁴⁸³

الفرع الثاني: التعويض في حالة وفاة ضحية قاصر

يتم التعويض في حالة وفاة ولد قاصر لا يمارس نشاطا مهنيا على أساس سن الضحية المتوفى كما يلي⁴⁸⁴

في حالة ما إذا كان عمر الضحية أقل من 6 سنوات فيكون التعويض ضعف الأجر السنوي الوطني الأدنى المضمون.

⁴⁸² - بن قارة بوجمعة" المرجع السابق" ص 07.

⁴⁸³ - انظر الملحق رقم 2 المتعلق باتفاقية التعويض المباشر للمؤمنين لهم في الجزائر.

⁴⁸⁴ - انظر نص الفقرة 8 من الملحق المحدد لجداول التعويضات الممنوحة لضحايا حوادث المرور الجسمانية أو لذوي حقوقهم الخاص بالقانون 31/88.

في حالة ما إذا كان عمر الضحية أكثر من 6 سنوات إلى غاية 19 سنة فيكون مبلغ التعويض يساوي ثلاثة أضعاف المبلغ السنوي للأجر الوطني الأدنى المضمون عند تاريخ الحادث و هذه المبالغ تقسم بالتساوي بين الأب و الأم و في حالة وفاة أحدهما يستفيد المتبقي منهما على قيد الحياة بقيمة التعويض كله أو الولي الشرعي⁴⁸⁵ في حالة وفاة الوالدين كما لا يشمل هذا التعويض على مصاريف الجنازة.⁴⁸⁶

⁴⁸⁵ - استبدل المشرع عبارة (الولي الشرعي) الواردة في الفقرة 8 من الجدول الملحق بالأمر 15/74 بلفظ (الوالي) في تعديل الأمر 15/74 بقانون 31/88 و ذلك حتى يتسنى لنا إدراج كافة حالات الولاية الأخرى و التي ذكرها قانون الأسرة.

انظر أ/ أحمد طالب " العدد الثاني " المرجع السابق "ص 305.

⁴⁸⁶ - كان التعويض في حالة وفاة ضحية قاصر في الأمر 15/74.

الولد البالغ من العمر يوم واحد إلى 6 سنوات بـ 5000 دج.

الولد البالغ من العمر 6 سنوات إلى 21 سنة بـ 10000 دج.

يضاف إلى التعويضات المحددة في حالات الوفاة مصروفات الجنازة التي يقدرها القاضي نظرا للتعويض الهزيل مما جعله كذلك يمنحون لوالدي الضحية القاصر تعويض معنوي مكملًا للتعويض الجسماني المقرر في الملحق.

الفصل الثاني: دور المسؤولية في تعويض ضحايا حوادث المرور

إذا كان المشرع الجزائري قد أقر عبر المادة 8 من الأمر 15/74 مبدأ التعويض الخارج عن نطاق المسؤولية إلا أنه لا يمكن اعتبار نظام عدم الخطأ نظاما مطلقا بل هناك استثناءات ترد على مبدأ تعويض ضحايا حوادث المرور أين تكون للمسؤولية دور في التعويض و ذلك حتى لا تفقد المسؤولية وصفها المعنوي و شكلها العقابي الذي يبرره بحيث أن الأمر أعاد إدماج مفهوم الخطأ كعقوبة للسائق المخالف للنظام المحدد لشروط المرور بحيث يعتبر السقوط وسيلة تضمن الإحترام الفعال للحق أو الالتزام⁴⁸⁷ وفقا للمبررات التطبيقية لتثبيت الخطأ في حوادث المرور بحيث أن خطأ السائق هو الذي يرجعنا إلى تطبيق قواعد المسؤولية في حين أن القانون الجنائي هو الذي يعاقب في حالة نقص في التشريع أو التنظيم المرتبط بأمن الطرقات⁴⁸⁸، و متى كان خطأ السائق ثابت يكون له دور في التعويض إما بتخفيض كما هو الحال بقبول السائق بالمخاطر وفقا للمادة 13 من الأمر 15/74 (المبحث الأول) أو الإعفاء كما هو الأمر بالنسبة لحالة سيطرة السيارة في حالة السكر أو الحالات المماثلة (المبحث الثاني) أو حالة سارق المركبة و أعوانه (المبحث الثالث) أو حالة السائق و / أو المالك المخالف لشروط عملية نقل الأشخاص أو الأشياء (المبحث الرابع) و حالة الأضرار المسببة عن قصد من طرف المؤمن له (المبحث الخامس) أو حالة قيادة المركبة من شخص غير حائز على رخصة السياقة (المبحث السادس).

⁴⁸⁷ -Olivier Sautel "Sur la déchéance en droit privé" "contribution à la théorie de la permanence de la cause", R.D. 02/12/1999. N° 43L6964. P 487.

⁴⁸⁸ - Lahlou Khiar Ghenima, Op-Cit, p 231.

المبحث الأول: تعويض السائق في حالة قبوله بالمخاطر

يجب التذكير هنا أن نظام التعويض في ظل حوادث المرور قائم على أساس قانوني خاص بالمسؤولية المدنية الناشئة عن المركبات البرية ذات محرك⁴⁸⁹، و مبني على نظرية الضمان و ليس على أساس الخطأ⁴⁹⁰ إلا أنه لا يمكن اعتبار التعويض خارج عن نطاق الخطأ بشكل مطلق عند التطبيق بحيث تنص المادة 13 من الأمر 15/74 على ما يلي: "إذا حمل سائق المركبة جزءا من المسؤولية عن جميع الأخطاء ماعدا الأخطاء المشار إليها في المادة التالية، فإن التعويض الممنوح له يخفض بنسبة الحصة المعادلة للمسؤولية التي وضعت على عاتقه إلا في حالة العجز الدائم المعادل لـ 50% فأكثر و لا يسري هذا التخفيض على ذوي حقوقه في حالة الوفاة" و من خلال نص المادة يتضح أن تطبيقها مرتبط بتوفر شروط (المطلب الأول) التي تؤدي إلى نتائج يتحدد بمقتضاها الفعل الخاطئ و صورته (المطلب الثاني).

⁴⁸⁹ - د/ عبد الرزاق بن خروف "المرجع السابق" ص 227.

⁴⁹⁰ - د/ الغوثي بن ملح "المرجع السابق" ص 997.

المطلب الأول: شروط تطبيق حالة قبول السائق بالمخاطر وفقاً للمادة 13 من

الأمر 15/74

لكي تطبق أحكام المادة المذكورة أعلاه لابد من تحقق الفعل الخاطئ للسائق (الفرع الأول)، معرفة درجة مشاركة الخطأ في تحقق الضرر (الفرع الثاني)، إلحاق أضرار جسمانية بالسائق (الفرع الثالث)، و صدور حكم قضائي بالإدانة (الفرع الرابع).
الفرع الأول: الفعل الخاطئ للسائق

يقصد بالخطأ الانحراف عن مسلك الرجل العادي⁴⁹¹ كما يعرف الأستاذ Mazand الخطأ في القيادة بأنه ما يقترفه الإنسان من غير تبصر و يقظة،⁴⁹² إذ هي تتعلق بالمجازفة إذ يخاطر فيها السائق أثناء قيادته المركبة معتمداً على مهاراته في السياقة ظناً منه أنه سيتفادى وقوع الحادث عند ظهور الخطر و لكنه يعجز عن ذلك نظراً للسرعة المفرطة أو نظراً لحالة الطريق الخطيرة كوجود منحدر يصعب فيه التحكم في السيارة أو عدم احترام إشارة المرور ... الخ، كما أنه من خصائص الفعل الخاطئ للسائق و الواردة في المادة 13 من الأمر 15/74 التمييز (أولاً) و عدم اشتراط الجسامة (ثانياً).

⁴⁹¹ - كمقياس نقيم به سلوك المسؤول لنعرف ما إذا كان مخطئاً أو غير مخطئ، وهو رجل من أواسط الناس فلا هو حاد الذكاء و لا هو شديد الغباء، و من نفس مهنة المسؤول (السائق في دراستنا)، يوجد في نفس الظروف الخارجية التي وجد فيها مرتكب الفعل الضار، فإن جاء سلوك المسؤول مطابق لما كان يفعله الرجل المعتاد أو يزيد عليه في الحرص فلا خطأ و إن كان سلوك المسؤول فيه تهاون عن مسلك الرجل المعتاد كان هذا هو الخطأ الذي يرتب مسؤوليته عن الحادث و بالتالي يكون محل تخفيض بحجم درجة مشاركة الخطأ في الحادث.

انظر د/ محمد إبراهيم الدسوقي، "تعويض الوفاة و إصابة و تلف الممتلكات الناجمة عن حوادث مركبات النقل السريع"، المرجع السابق، ص 124.

أ/ محمد المنجي "المرجع السابق" ص 261.

د/ عادل زيد عبد الله المطيرة "المرجع السابق" ص 299.

أ/ السيد خلف محمد "المرجع السابق" ص 126.

أ/ غادة العطار و أ/ محمود عباس "المرجع السابق" ص 73.

⁴⁹² - أ/ نزيه نعيم شلال "دعوى حوادث السير، دراسة مقارنة من خلال الفقه و الاجتهاد و النصوص القانونية"

منشورات الحلبي الحقوقية، بدون طبعة، بيروت، لبنان، 2002، ص 11.

أولاً: التمييز

إن الخطأ المتعلق بالسائق المضرور وفقاً للمادة 13 كان يقتضي فيه في البداية صدور الأمر 15/74 أن يكون مختلفاً عن الأخطاء المنصوص عليها في المادتين 14 و 15 من نفس الأمر السياقة في حالة سكر و سارق المركبة و شركائه على التوالي و بالتالي فإن أي خطأ يختلف عن الأخطاء المنصوص عليها في المادتين 14 و 15 من الأمر يدخل في حكم الأخطاء المنصوص عليها في المادة 13.

و لما كانت العديد من مواد هذا الأمر 15/74 موقوفة التنفيذ بإصدار مراسيم تطبيقية فإن المحكمة العليا و نزولاً عند رغبة أسرة القانون قررت تأجيل تطبيق هذا الأمر إلى غاية صدوره بقرار صادر عن الغرفة الجنائية بتاريخ 1978/12/05 و ذلك برفضها تطبيق الأمر إلى غاية صدور المراسيم التطبيقية.⁴⁹³

و لكن و بعد صدور المراسيم التطبيقية في 16 فيفري 1980 و الذي يهمننا في هذا المقام هو المرسوم التطبيقي رقم 34/80 لاسيما المادتين 3 و 5 منه و التي نصت على الأخطاء التي يسقط فيها حق السائق و/أو المالك في التعويض غير الأخطاء المدرجة في المادتين 14 و 15 من الأمر 15/74.

لذا يجب التنبيه هنا بضرورة استبعاد الأخطاء المنصوص عليها في المواد 3 و 5 من المرسوم التطبيقي 34/80 من دائرة الأخطاء التي تدخل في حكم المادة 13 من الأمر 15/74 لاسيما إذا ما تعلق الأمر بالسائق الذي يتولى نقل الأشخاص أو الأشياء دون رخصة قانونية مسبقة، أو السائق الذي يتولى نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان و غيرها كون أن هذه الأخطاء لها مجال تطبيق خاص بها بعيداً كل البعد عن الأخطاء المنصوص عليها في المادة 13.

⁴⁹³ - أ/ مراد بن طباق "المرجع السابق" ص 22.

ثانيا: عدم اشتراط جسامة الخطأ

بالإضافة إلى ميزة اختلاف الخطأ المنصوص عليه في المادة 13 من الأمر

15/74 عن الأخطاء الأخرى هناك ميزة ثانية تتجسد أساسا في عدم اشتراط الجسامة

فلكي لا يدفع تعويض للسائق المضرور من حادث المرور على المؤمن إثبات وجود الفعل

الخاطئ للسائق سواء كان خطأ بسيطا أو إراديا أو غير معذور،⁴⁹⁴ بمعنى أنه يكفي أي

قدر منه مهما كان ضئيلا في تحقق مسؤولية السائق عن الحادث.⁴⁹⁵

أما عن هدف المشرع من عدم اشتراط الجسامة تتمثل حسب رأينا في حرصه على

عدم التسامح مع السائقين المخطئين و ذلك في إطار بعث بواد الحيطه و الحذر من أجل

احترام قواعد المرور و هذا المبدأ ينتمي إلى مبدأ أعم و هو التقليل من حوادث المرور

في إطار غرس الثقافة المرورية في ذهن السائقين و تنويرهم بالمسؤولية الملقاة

على عاتقهم.

الفرع الثاني: درجة مشاركة الخطأ في تحقق الضرر

إذا كانت عدم جسامة خطأ السائق كما سبق شرحه غير مأخوذة بعين الاعتبار فإن

درجة مشاركة خطأ السائق في تحقق الضرر تكون لها أثر في إنقاص التعويض المستحق

و بعبارة أخرى فإذا تحمل الضحية السائق جزءا من المسؤولية الشخصية عن الحادث

فيتم تخفيض التعويض بقدر يتناسب مع المسؤولية الملقاة على عاتقه بغض النظر عما إذا

كان السائق هو المؤمن له أو أحد أتباعه أو شخص من الغير.⁴⁹⁶

⁴⁹⁴- Boualeme Yaici, l'indemnisation des victimes des accidents de la circulation (ordonnance, 74/75 du 30 janvier 1974), Mémoire pour le diplôme de magistère, soutenu a la FAC de droit, Ben aknoun, Alger 1979, P 110.

⁴⁹⁵- د/ محمد المنجي "المرجع السابق" ص 260.

⁴⁹⁶- د/ عادل زيد عبد الله المطيرة "المرجع السابق" ص 220.

الفرع الثالث: إلحاق أضرار جسمانية بالسائق

لا يكفي للتطبيق التخفيض التعويض المنصوص عليه في المادة 13 من الأمر 15/74 أن يرتكب السائق خطأ بل يجب أن تتوفر فيه صفة الضحية و التي تكتمل بوقت حدوث الحادث إذ أن صفة السائق المخطأ مرتبطة بالضحية⁴⁹⁷ وفقا لمجال أعمال الخطى أما في حالة عدم إلحاق أضرار جسمانية بالسائق المخطأ فلا مجال لتطبيق الحكم الوارد في المادة أعلاه.

الفرع الرابع: صدور حكم قضائي بإدانة السائق

لا يكفي تطبيق نص المادة 13 من الأمر 15/74 توفر شرطين سابقين بل لابد من صدور الحكم القضائي الذي تحدد بموجبه درجة مسؤولية السائق، أي أن تخفيض التعويض يكون بقدر مسؤولية السائق في الحادث إلا في حالة العجز الدائم الجزئي بنسبة 50% أو أكثر، كما أن تحديد هذه المسؤولية لا يكون إلا من طرف القاضي فهو الوحيد المؤهل لتحديد درجة مسؤولية السائق من خلال الوثائق و التحريات و المعاينات.⁴⁹⁸ كذلك يستطيع القاضي تحديد هذه الأخطاء المولدة للمسؤولية عن طريق ما دار من مناقشات في جلسة الجرح و المخالفات.⁴⁹⁹

⁴⁹⁷ - Lahlou Khiair Ghenima, Op-Cit, p 230.

⁴⁹⁸ - أ/ شريف الطباخ "التعويض في حوادث السيارات في ضوء القضاء و الفقه" دار الفكر الجامعي ، الطبعة الخامسة الإسكندرية، مصر 2006، ص 233.

⁴⁹⁹ - تنص المادة 212 من قانون الإجراءات الجزائية: "... ولا يصاغ للقاضي أن يبني قراره إلا على الأدلة المقدمة له في معرض المرافعات و التي حصلت المناقشة فيها حضوريا أمامه".

المطلب الثاني: نتائج الفعل الخاطئ و صورته

إن أي حادث مرور يرتكبه السائق المخطئ في إطار مضمون المادة 13 من الأمر 15/74 تتخلله نتائج (الفرع الأول)، بغض النظر عن الصور التي يتجسد فيها خطأ السائق المضرور (الفرع الثاني).

الفرع الأول: نتائج الفعل الخاطئ

متى توافرت الشروط المذكورة أعلاه و الخاصة بتحقيق مسؤولية السائق عن الحادث و المنصوص عليها في المادة 13 من الأمر 15/74 يتم إنقاص التعويض الممنوح له بتناسب طردي مع الحصة المقابلة للمسؤولية عن الحادث.⁵⁰⁰

فمثلا إذا كانت مسؤولية السائق المضرور عن الحادث مقدرة بنسبة 40% و بلغت نسبة عجزه الدائم 30% فله يأخذ من التعويض المستحق نسبة 30% ، أما إذا كانت نسبة مسؤولية السائق المضرور في الحادث بنسبة 80% و بلغت نسبة عجزه الدائم 40% فإنه يعوض بنسبة 20%، كما أن التخفيض لا يسري إلا على السائق المضرور المسؤول على الحادث، أما بالنسبة لمالك السيارة أو مكتب عقد التأمين الغير سائق الموجود في نفس السيارة المسببة للحادث فيغطيهم التأمين كأي شخص من الغير.

إلا أن المشرع استثنى عبر المادة 13 من الأمر 15/74 حالة العجز الدائم للسائق المضرور الذي يعادل 50% فأكثر، ففي هذه الحالة يدفع التعويض كاملا للمضرور من قبل شركة التأمين إذ لا يمكن أن يحتج عليهم أو يتمسك في مواجهتهم بأخطائهم مهما كانت جسامتها و لو كانت أخطاء غير مغفورة، و من ثم فله لا يمكن بأي حال استبعاد حقهم في التعويض عن الأضرار التي لحقتهم في حالة بلوغ نسبة عجزهم 50% أو أكثر و ذلك أن المشرع أخذ بعين الاعتبار وضعية المضرور في هذه الحالة على أساس فداحة

⁵⁰⁰ - أ/ بن قارة بوجمعة "المرجع السابق" ص 8.

الضرر و نسبة العجز المرتفعة، و في جميع الأحوال لا يسري هذا التخفيض على ذوي حقوق الضحية في حالة وفاته، لأن المشرع أمّن تعويضهم، و عليه فلا يجوز الاحتجاج ضدهم بخطأ السائق المتوفى مهما كانت درجته.

الفرع الثاني: صور الفعل الخاطئ

على العموم تتطلب دراسة هذه المسألة تحديد أهم الصور التي يتخذها خطأ السائق المنصوص عليه في المادة 13 من الأمر 15/74 ما دام هذا الأخير غير محدد بشكل دقيق عكس الأخطاء المنصوص عليها في المادتين 14 و 15 من الأمر و المادتين 3 و 5 من المرسوم التطبيقي 34/80.

كما أن حقيقة هذه الصور التي يتخذها الخطأ يمكن تقسيمها على الشكل التالي الناجمة عن الإهمال و عدم الاحتياط و الحذر (أولاً)، أما عن الرعونة "السرعة" (ثانياً) أما عن عدم احترام قواعد المرور (ثالثاً).

أولاً: صورة الإهمال و عدم الاحتياط و الحذر

يطلق مصطلح الإهمال على عدم التحرز و الاحتياط و التبصر و حتى التهور أما عن عدم الاحتياط فيعني عدم الانتباه أو السهو و من الناحية القانونية لا تختلف هذه المصطلحات كثيراً في المضمون بل تكاد تعبر عن شيء واحد⁵⁰¹ و هي ضرورة أن يتخذ السائق الاحتياطات اللازمة التي تكفل سلامته و سلامة غيره من مستعملي الطرق.⁵⁰²

⁵⁰¹ - د/ عبد المجيد زعلاني "قانون العقوبات الخاص" مطبعة الكاهنة، بدون طبعة، الجزائر، 2002، ص 94.

⁵⁰² - أ/ غادة العطار و أ/ محمود عباس "المرجع السابق" ص 97.

أ/ محمد المنجي "المرجع السابق" ص 228.

ومن أمثلة الأخطاء الناتجة عن الإهمال و عدم الاحتياط و الحذر سيطرة السيارة الملازمة مع التكلم في الهاتف النقال مما ينتج عنه حالة قبول السائق بمخاطر الطريق حيث أن المشرع رغم تجريم هذا الفعل في المادة 66 من الأمر رقم 03/09⁵⁰³ و هذا كإجراء وقائي ضمنه بجزاء جزائي في حالة تلازم هذا الفعل بحادث مرور نتج عنه القتل الخطأ أو الجرح الخطأ⁵⁰⁴.

إلا أن المشرع لم يكتفي بتجريم الفعل فحسب بل ذهب إلى أبعد من ذلك ففرض جزاء مدني كون السياقة مع التكلم في الهاتف تجسد مبدأ قبول السائق بالمخاطر المنصوص عليها في المادة 13 من الأمر 15/74.

و نتيجة لذلك فإذا كانت الأضرار الجسمانية الحاصلة للسائق الذي يتولى السياقة الملازمة للتكلم في الهاتف المحمول جراء حادث المرور، فيخفض التعويض الممنوح له في إطار تعويض ضحايا حوادث المرور بحسب مساهمة الفعل الخطأ في الحادث. و ما قيل عن الهاتف المحمول يقال على كل المخالفات المنصوص عليها في المادة 66 في الفقرات أ،ب،ج من الأمر 03/09 ما دامت تصب في وابل وأحد الذي يكون له الشأن في وقوع الحوادث و زيادة الأضرار.

ثانيا: صورة الرعونة

⁵⁰³ - تنص المادة 66 الفقرة ج 1 و 8 على ما يلي " المخالفات من الدرجة الثالثة مثلما هي مبينة أدناه و يعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 4000 دج.. 8- مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي و السمعي أثناء السياقة".

⁵⁰⁴ - تنص المادة 69 من الفقرة 1 و 9 من نفس الأمر " يعاقب بالحبس من سنة إلى ثلاث سنوات و بغرامة من 50000 دج إلى 200000 دج كل سائق ارتكب إحدى المخالفات المذكورة أدناه التي ترتبت عليها جريمة القتل ... - الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي و السمعي أثناء

يعرف الفقه الرعونة بأنه الطيش أو الخفة أو نقص المهارة أو الجهل بما يتعين العلم به⁵⁰⁵، ومن أمثلتها في مجال دعاوى تعويض حوادث السيارات نقص الخبرة أو السرعة و تشكل هذه الأخيرة المرتبة الأولى في نسبة حوادث المرور⁵⁰⁶ و في هذا الصياغ نتطرق لكلمة السيد: فراد و ثمن (Pays-Bas) Efred wethmen woirection بقوله "السرعة مشكلة أمنية و يجب إيجاد السبل الكيفية لمعالجتها".⁵⁰⁷

و الحقيقة أن المتجول في ولايات الجزائر عبر الطرق يلاحظ ما لا يقل عن 10 حالات و لا أكون مبالغاً إن قلت 20 حالة في اليوم تكون فيها السياقة بصفة جنونية و المستوحاة من الواقع سواء في أماكن تكون فيها السرعة محدودة بصفة ضمنية مثل تزامم السيارات عبر الممرات أو صراحة من خلال إشارات المرور.

وما دامت سرعة السائقين تحصد الآلاف من الضحايا لاسيما السائقين بالدرجة الأولى فالسؤال الذي يطرح في هذا المقام هو هل هناك معيار محدد للسرعة في قيادة السيارات؟

لبيان السرعة التي تصلح أساساً للمساءلة الجنائية في جريمة القتل و الإصابة بالخطأ ليست لها حدود ثابتة و إنما هي التي تتجاوز الحد الذي يقتضيه ملابسات الحال و ظروف المرور و زمان و مكان الحادث⁵⁰⁸ فينتج عن هذه التجاوزات الموت أو الجروح أو العجز كما أن تقدير ما إذا كانت سرعة السيارة في ظروف معينة تعد عنصراً من عناصر الخطأ أو لا تعد مسألة موضوعية يرجع الفصل فيها إلى المحكمة

⁵⁰⁵ - د/ محمد المنجي "المرجع السابق" ص 231.

⁵⁰⁶ - دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال سنة 2008، المرجع السابق، ص 63.

⁵⁰⁷ - التعليم رقم 6825 المؤرخة في 2002/10/28 الصادرة عن وزير الداخلية و المتعلقة بدراسة تقييمية بتكلفة حوادث المرور و الموجهة إلى السادة رؤساء أمن الولايات، ص 14.

⁵⁰⁸ - أ/ السيد خلف محمد "المرجع السابق" ص 132.

وحدها⁵⁰⁹ مع الأخذ بعين الاعتبار التحديد القانوني لسرعة كل نوع من المركبات وفقا لما هو منصوص عليه في المادة 24 من المرسوم التنفيذي رقم 04-381⁵¹⁰ و الجزاء الجزائي المفروض في حالة تجاوز السرعة المرخص بها في المادة 24 من المرسوم المذكور أعلاه حسب طبيعة الطرقات.⁵¹¹

كما يجب على قائد السيارة ألا يتجاوز بسيارته السرعة التي يظل في حدودها مسيطرا على السيارة⁵¹² و في كل الأحوال يجب أن يبقى دائما مالكا لزاما مركبته لكي يتمكن من إيقافها على مسافة لا تتجاوز المعدلات المذكورة أدناه ابتداء من المنطقة التي يتمكن فيها من رؤية حاجز أو إشارة وقوف أو شخص مار ... الخ.⁵¹³

مع العلم هنا أن المشرع الفرنسي حدد السرعة القصوى في الطريق السريع

بـ 130 كلم/سا مما أدى إلى تقليص نسبة الحوادث المميتة إلى النصف في سنة

1992، أما بالنسبة لمجمعات السكنات العمومية فقد حددها بـ 50 كلم/سا.⁵¹⁴

⁵⁰⁹ - أ/ الشريف طباح "التعويض في حوادث السيارات في ضوء القضاء و الفقه" " المرجع السابق" ص 186.

⁵¹⁰ - المؤرخ في 15 شوال عام 1425 الموافق ل 28 نوفمبر سنة 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق (الجريدة الرسمية العدد 76 لسنة 2004).

⁵¹¹ - تنص المادة 89 من الأمر 03/09 على ما يلي " يعاقب بغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج كل سائق تجاوز السرعة القانونية المرخص بها التي قامت التجهيزات المعتمدة بمعابنتها:

-السرعة القانونية المرخص بها في الطرق السيار بـ 40 كم /سا.

-السرعة القانونية المرخص بها في الطرق و خارج التجمعات السكانية تقدر ب 30 كم /سا.

-السرعة القانونية المرخص بها داخل التجمعات السكانية تقدر ب 20 كم / سا".

⁵¹² - أ/ السيد خلف محمد "المرجع السابق" ص 100.

⁵¹³ - أ/ محمد فخر شقفة " تحمل المخاطر الناجمة عن حوادث السير" مجلة المحامين، العدد التاسع والعاشر، دار العروبة للطباعة والنشر، سوريا، 1971، ص 284.

François Couilbault et Constant Eliashberg, " Les grands principes de l'assurance" L'assurance, 8^{ème} édition, Paris France, 2007, P 46.

⁵¹⁴ - Yvonne Lambert – Faivre, " Droit Des Assurances ", paris, Ed. Dalloz Delta, 10^{ème} Ed, 1998, P 497.

و بالتالي فمسألة أو درجة تدخل السرعة في الحادث تكون لها أثر في تطبيق نص المادة 13 من الأمر 15/74 و بالتالي فإذا أدت السرعة الفائقة إلى إلحاق أضرار جسيمة بالسائق لاسيما في الممرات المحددة لدرجة السرعة القصوى فيطبق الجزاء المدني المنصوص عليه في المادة 13 أي تخفيض التعويض الممنوح للسائق المضروب بقدر مساهمة السرعة المفرطة في أحداث الضرر.

ثالثا: صورة عدم مراعاة نظم المرور

طالما أنه لا يعذر أحد بجهل القانون⁵¹⁵ لذا يجب مراعاته، و مادامت كذلك إجراءات رخصة السياقة تخضع إلى اجتياز امتحانات أعدت لهذا الغرض، فمن باب أولى أن يكون السائقون على دراية بهذه القواعد و احترامها لضمان السلامة المرورية للسائقين خاصة و أفراد المجتمع عامة، و من بين المخالفات المرتكبة في هذا البند مخالفة الأحكام المتعلقة بالإشارة و الإشارة و كبح الدراجات⁵¹⁶، و مخالفة الأحكام المتعلقة بالتخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية⁵¹⁷ مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمان⁵¹⁸ و غيرها المنصوص عليها في القانون 03/09 و التي يكون من شأنها

⁵¹⁵ - المادة 60 من الدستور الجزائري .

⁵¹⁶ - المادة 66 ، الفقرة أ / 1 من الأمر 03-09.

⁵¹⁷ - المادة 66، من الفقرة ب / 5 من الأمر 03-09.

⁵¹⁸ - يبدو أن المشرع تبادى النقد الموجه له عبر المادة 09/71 من القانون رقم 16/04 المؤرخ في 27 رمضان عام 1425 الموافق ل 10 نوفمبر سنة 2004 المعدل و المتمم لقانون 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها ، أين كان يقتصر شد حزام الأمن بالنسبة للجالسين في المقاعد الأمامية للمركبة إذا كانت مزودة بهذا الجهاز، و الذي يتنافى و غاية المشرع لضمان حماية فعالة لمستعملي الطرق و التقليل من جسامه الأضرار في حالة وقوع الحوادث الذي لا يتأتى إلا بتوحيد الإجراءات الوقائية لاسيما تعميم استعمال حزام الأمن على جميع السيارات حتى و لو كانت تفتقد إليه وفقا لوضعه الطبيعي و الأصلي.

تخفيض التعويض بحسب إسهام هذه الأخطاء في أحداث أضرار للسائق وفقا للمادة 13 من الأمر 15/74 و يجب التذكير هنا أن المخالفات المدرجة في هذا الفرع تدخل في إطار عام وهو مخالفة قواعد المرور.

و نختتم هذه الدراسة بمقولة محاضرة السيد "استريلا ريبلا Estrella révella" من المديرية العامة للمرور بـإسبانيا التي وضحت أن حياة المجتمعات مرتبطة باحترام القواعد المتعارف عليها و حماية مصالح كل الأطراف، و الإخلال بأي من هذه القواعد يجب على الإدارة أو كل من يهمه الأمر أن يتدخل لتقويم الاعوجاج الحاصل. وفي هذا النطاق فهي تقر بوجوب الإعتناء بالجانب التربوي و تكوين الأفراد إذا اقتضى الأمر اللجوء إلى العقوبة لأنها كذلك عامل تربوي و ترى المتدخلة أن حماية و حضانة المجتمع تقتضي ردع الذين لا يحترمون قواعده وفق النصوص التي يتوقع فيها العدل و التناسب.⁵¹⁹

كل ذلك دفع بالمشرع للتدخل لتعديل المادة 9/71 بالمادة 66 في الفقرة ج 1 و 4 التي تنص على ما يلي "ج - المخالفات من الدرجة الثالثة مثلما هي مبينة أدناه، و يعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 4000 دج...

مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن ...". وهذه السياقة التي تقطع بصفة الجزم ضرورة تزويد المركبة بحزام الأمان بغض النظر عن وضعية تواجد الأشخاص في السيارة سواء في المقاعد الخلفية أو الأمامية ما دام الأمر يصب في التقليل من أخطار المرور.⁵¹⁹ أ/ لحاق عيسى "الاستثناءات الواردة على مبدأ تعويض ضحايا حوادث المرور" رسالة الماجستير نوقشت في كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، سنة 2005، ص 30.

المبحث الثاني: تعويض السائق الذي يتولى القيادة في حالة السكر أو الحالات المشابهة

إذا كان الكحول بالنسبة لشاربه مصدرا للانتعاش لأنه يجعله ملكا في مملكة خياله
فلنله بالنسبة للغير مصدر نكسة، فالكثير من جرائم المرور تقع وسببها تناول سائقي
المركبات للكحول أو المنومات المحظورة و لذلك اعتنت الدول باختلاف عقائدها
و سياساتها الجنائية لتجريم القيادة تحت تأثير الكحول.

و الواضح أنه من بين مسببات حوادث المرور في الجزائر يحتل السكر و الكحول
و للأسف مكانة مهمة، هذا ما أدى بالمشروع الجزائري للسعي من الناحية الجزائية إلى
قمعه عبر المادة 68 و 70 و 74 و 75 من الأمر 03/09 المعدل و المتمم
للقانون 16-04⁵²⁰، و التي تترجم حرص المشرع على فرض تدابير يكون لها الأثر
الوقائي و العلاجي لبعث الثقافة المرورية في أذهان السائقين و توعيتهم بالالتزامات الملقاة
على عاتقهم و ذلك من أجل بلوغ الهدف المنشود ذهب المشرع إلى أبعد من ذلك إذ أنه لم
يكتفي بفرض الجزاء الجنائي بل ضمنه بجزاء مدني و المنصوص عليه في المادة 14 من
الأمر 15/74 و التي تنص على "إذا كانت المسؤولية الكاملة أو الجزئية عن الحادث
مسببة عن القيادة في حالة السكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات

⁵²⁰ - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 45 لسنة 2009 الصادرة بتاريخ 22 يوليو 2009، ص 9 و 10
و ساري المفعول ابتداء من 01 جانفي 2010.

المحظورة، فلا يحق للسائق المحكوم عليه بهذا السبب المطالبة بأي تعويض، و لا تسري هذه الأحكام على ذوي الحقوق في حالة الوفاة".

من خلال هذه المادة نلاحظ أن المشرع الجزائري كان صارما في إلغاء كل أشكال التمييز بين حالة السكر و حالة الإدمان على الكحول و المخدرات و هذا ما سوف نتعرض له لاحقا.

إلا أن المستساغ أن المؤمنين عملوا من السكر حالة إقصاء للخطر المؤمن عليه كون الأمر يتعلق بخطأ جسيم اقترفه المؤمن له ⁵²¹ لاسيما أن مناط السقوط في كل هذه الحالات ليس السكر أو تناول الخمر في حد ذاته و إنما ما يترتب على كل الحالات من فقدان الشخص لحالته الطبيعية.⁵²²

كما أن تطبيق نص المادة مربوط بتوفر مجموعة من الشروط (المطلب الأول) و منها تترتب الحرمان من التعويض (المطلب الثاني) ناهيك عن الصعوبات العملية التي تثار بشأن نسبة الكحول في الدم (المطلب الثالث).

المطلب الأول: شروط سقوط الحق في التعويض

لتطبيق شروط سقوط الحق في تعويض السائق المضروب لابد من أن تكون هناك حالة سكر أو حالات مشابهة (الفرع الأول) ملازمة لحالة السياقة (الفرع الثاني) مع ضرورة الإدانة الجزائية (الفرع الثالث) مع اشتراط العلاقة السببية بين السكر و الحادث (الفرع الرابع) و إلحاقها أضرار جسمانية بالسائق (الفرع الخامس).

⁵²¹ - Catherine Caille, Op – Cit, P 11.

أ/ فؤاد سلوم "المرجع السابق" ص 117.

د/ محمد صلاح الدين صدقي، د/ محمد توفيق المنصوري، د/ محمد الأمين الهواري، أ/ حسن محمد عبد

الحق "التأمين، تأمين الأشخاص" مكتبة عين شمس، القاهرة، مصر، 1995 – 1996، ص 196.

⁵²² - د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل "المرجع السابق" ص 230.

الفرع الأول : حالة السكر أو الحالات المماثلة

تنص المادة 14 من الأمر 15/74 على نفس العقوبة المدنية في حالة السياقة الملازمة مع السكر أو تحت تأثير الكحول و المخدرات أو المنومات المحظورة رافضا بذلك المشرع كل أشكال التمييز بينهم على أساس أن هذه الحالات تزيد من درجة و طبيعة الخطر المعتاد الذي قبل المؤمن تغطيته⁵²³ بغض النظر عن كل حالة على حدا مما يتبادر إلى أذهاننا هل هناك فرق بين هذه الحالات، و لمعرفة ذلك لابد من تحديد معنى كل حالة.

أولاً- تحديد معنى حالة السكر

يعرف السكر بأنه عارضة ينحرف فيها الوعي و تضعف السيطرة على الإرادة نتيجة لمادة أدخلت في الجسم، فالسكر في حد ذاته حالة نفسية و إن كان تأثيره راجع إلى مواد معينة في جسم الإنسان و خاصة خلايا المخ و الجدير بالذكر هنا أن الإدمان على تعاطي الخمر و الإفراط في تناوله يؤدي بالفرد إلى حالة الجنون أو فقدان العقل و التفكير.⁵²⁴

كما أن حالة السكر المعاقب عليها و الملازم مع السياقة تترجم في التشريع الجزائري بنسبة تعادل أو تزيد عن 0.20 غ في الألف (1000 مل).

ثانياً- تحديد معنى حالة المخدرات و المنومات المحظورة

⁵²³ - د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل "المرجع السابق" ص 230.

⁵²⁴ - د/ صالح بيومي "الخمر و المخدرات و الجريمة " مجلة الشرطة، العدد 24، مديرية الأمن الوطني الجزائري،

هي مادة ذات خواص معينة يؤثر تعاطيها أو الإدمان عليها في غير أغراض العلاج إلى تأثير ضار بدنيا أو ذهنيا أو نفسيا سواء تم تعاطيها عن طريق البلع أو الشم أو الحقن أو أي طريقة أخرى.

و يدخل في حكم المخدرات و المنشطات المحظورة و المنصوص عليه في المادة 14 من الأمر 15/74 كل الأنواع الآتية:

- النباتات المخدرة و مثال ذلك (الكيف، الشيرة، الهيروين، الأفيون، المورفين الكوكايين، العنب الهندي، زيت الحشيش، جوز الطيب، الدانورة، البلارنا، القات).

- المستحضرات الطبية: و هي التي تقوم بدور تنشيط بعض المراكز العصبية في المخ.

- المواد الطيارة و المتمثلة في استنشاق المواد الطيارة و المنبعثة من الغراء البنزين، المبيدات، الأصباغ⁵²⁵

و رغم هذه التفرقة الواضحة من خلال التعاريف إلا أن المشرع الجزائري أخضعها لحكم واحد من حيث تطبيق الجزاء المدني وفقا للمادة 14 من الأمر متى ثبتت الإدانة الجزائية خلافا للاجتهاد القضائي الفرنسي الذي كرس التفرقة بين حالة السكر و حالة الإدمان على الكحول منذ زمن بعيد، و يتجلى ذلك في القرار الصادر عن محكمة المرافعات الكبرى (بمانس) في 1961/05/23 حيث قررت ما يلي "إن الأمر 1959/01/07 لا يجيز شرط الإسقاط إلا في حالة إدانة المؤمن له بسبب السياقة في حالة

⁵²⁵ - د/ نصر الدين مروت "جريمة المخدرات في القانون الجزائري" نشرة القضاء، العدد 15، الديوان الوطني للأشغال التربوية، وزارة العدل، الجزائر 1999، ص 81 و 101 و ما يليها.

أ/ حشاني نورة "المخدرات في ظل التشريع الجزائري و دور قطاع العدالة في محاربة هذه الآفة " القسم الأول، نشرة القضاء، العدد 54، الديوان الوطني للأشغال التربوية، وزارة العدل، 1999، ص 155 و ما يليها.

أنظر تعاريف هذه المواد بالتفصيل في المادة 2 من القانون رقم 18/04 المؤرخ في 13 ذو القعدة عام 1425 الموافق لـ 25 ديسمبر 2004 و المتعلق بالوقاية من المخدرات و المؤثرات العقلية و قمع الاستعمال و الاتجار غير المشروعين بها (الجريدة الرسمية، العدد 83 لسنة 2004، ص3).

السكر دون الاعتداد بحالة الإدمان على الكحول أي شرط الإسقاط تفسر بصفة ضيقة، أي أن المؤمن له المدان بسبب السياقة تحت تأثير حالة الإدمان على الكحول لا يمكن إسقاطه.⁵²⁶

رغم هذه التفرقة الواضحة في القانون الفرنسي إلا أن المشرع الجزائري رفض كل تفرقة تجسد صرامته في:

- محاولة قمع كل سياقة للمركبة متبوعة بتعاطي المواد المذكورة سابقا نظرا لتزايد عدد حوادث المرور الناجمة عن هذه الآفة التي قال عنها بعض الفقهاء: "إن السيارة تصبح تحت يد السائق المغمور أشبه بسلاح ناري في يد مجنون".⁵²⁷

- إلغاء كل المشاكل التي تثور بشأن التفرقة أمام القضاء.

- إعطاء الحكم الجزائري حجة قطعية في تطبيق العقوبة المدنية.⁵²⁸

كما يجب التذكير هنا أن السياقة تحت تأثير الكحول في القانون الجزائري لا تكون كافية لتطبيق العقوبة الجزائية ومن ثم العقوبة المدنية و المنصوص عليه في المادة 14 من الأمر 15/74 إلا إذا كانت نسبة الكحول في الدم تساوي أو تزيد عن 0.20 غ في الألف (1000 ملل).⁵²⁹

⁵²⁶ - Boualeme Yaici. Op. Cit, p 110.

⁵²⁷ - أ/ السيد خلف محمد "المرجع السابق" ص 104.

⁵²⁸ - د/ محمد حسين منصور "تدخل السيارة في حادث المرور، منط مسؤولية القائد" "المرجع السابق" ص 115.

⁵²⁹ - يجب التذكير في هذا المقام أن نسبة الكحول في الدم المعاقب عليه في حالة تلامسه مع السياقة كان ت في ظل القانون رقم 09/87 المؤرخ في 10/12/1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات و سلامتها و أمنها (الجريدة الرسمية العدد 7 لسنة 1987) كانت 0.80 غ في الألف و تم إلغاء هذا القانون بموجب المادة 139 من القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 و تحديد نسبة الكحول في الدم المعاقب عليه بـ 0.10 غ في الألف عبر المادة 67 (الجريدة الرسمية رقم 46 لسنة 2001).

أما عن سبب تعديل نسبة الكحول من 0.80 غ في الألف إلى 0.10 غ في الألف و إلى 0.20 غ في الألف سوف نتعرض لهذه المسألة عند دراسة المشاكل المثارة بشأن نسبة الكحول في الدم.

على خلاف حالة تناول المخدرات و المنومات المحظورة و التي لا تطرح أي قيد أو شرط إذ يكون الأمر كافي لتطبيق الإدانة الجزائية و العقوبة المدنية لمجرد إثبات وضعية تناول المخدرات و لكن مسألة إثبات حالة السكر و الإدمان على الكحول أو المخدرات ليست قليلة الأهمية إذ تطرح عدة مشاكل سواء أثناء عملية تحرير المحاضر المعدة من طرف الشرطة أو الدرك الوطني كذلك بالنسبة للقضاء مما يدعونا إلى البحث على :

ثالثاً- وسائل إثبات حالة السكر و الحالات المشابهة

لدراسة هذه المسألة لابد من التمييز بين حالة إثبات حالة السكر بنسبة الكحول 0.20 غ في الألف، و حالة إثبات المخدرات أو المنومات المحظورة.

1-إثبات حالة السكر بنسبة 0.20 غ في الألف

إن إثبات حالة السكر سواء من حيث ظروف تناول المادة أو من حيث آثارها في الإدراك تعد من المسائل الموضوعية التي تختص بها محكمة الموضوع بغير رقابة من المحكمة العليا،⁵³⁰ إلا أن هناك من الأساتذة⁵³¹ من يرى أن إثبات حالة السكر و إن كانت تدخل في نطاق السلطة التقديرية لقاضي الموضوع إلا أنها سلطة على أي حال لا تقلت من رقابة محكمة النقض لأن القول بثبوت حالة السكر يقتضي بيان ماهية المادة المسكرة من حيث النوع و في هذه الحدود تكون رقابة محكمة النقض على الموضوع، و مهما يكن فحالة السكر هي حالة ظاهرة و يمكن للجميع معاينتها ضمن وسائل إثبات إقرار المتهم و شهادة الشهود و القرائن أو عن طريق المظهر الخارجي الدال على حالة السكر كعدم

⁵³⁰ - أ/ غادة العطار و أ/ محمود عباس "المرجع السابق" ص 88.

⁵³¹ - أ/ نصر مصطفى إبراهيم "المسؤولية الجنائية في السكر مقارنة بين القانون الوضعي و الشريعة الإسلامية " مجلة المحاماة، العدد 4 و 5، جمهورية مصر العربية، 1966، ص 77.

القدرة على الكلام و الحركة و عدم الاتزان في السير أثناء قيادة السيارة مما يؤدي إلى تغيير الحالة الطبيعية لسائق السيارة.⁵³²

كما أن هذه الأمور ظاهرة و ملموسة يمكن التحقق منها بالملاحظة أو بمحاورة متناول المسكر إلى غير ذلك من المسائل التي لا تكون فنية بحتة كون أن الأمر متعلق بواقعة مادية يتم تضمينها بمحضر وفقا للخطوات التالية

أ- معاينة حالة السكر أثناء السياقة

حسب المادة 19 من الأمر 03-09 يجري ضباط أعوان الشرطة القضائية عمليات الكشف عن شرب الكحول عن طريق زفر الهواء و تضم هذه الطريقة نوعين من التجارب و هما l'alcootest و l'éthylotest و المعمول به في الجزائر هي تجربة l'alcootest و هو جهاز لزفر الهواء و له أثر عكسي كاشف يحتوي على خليط من البكتريومات و حمض السولفريك إذ ينفخ الشخص المشتبه به في الأنبوب الموصل بالجهاز، كما أن النفخ لابد من أن يكون بصفة مستمرة و يكون الخليط المذكور أصفر اللون و بمجرد تلامسه ببخار الكحول فإنه يتحول إلى لون اخضر مع ضرورة إيقاف المشتبه عن التدخين نصف ساعة قبل إجراء العملية لأن النيكوتين يفسدها، و بتغير لون

⁵³² - لأن شركة التأمين لم تقبل التأمين على مركبة المؤمن له، إلا على أساس أنها سوف تقاد من قبل سائقا و هو في حالة طبيعية، و ليس المنطق أن تتساوى الحالة الطبيعية مع الحالة غير الطبيعية، لأن مخاطر الحالة الأخيرة لم تدخل بالقيمة التقديرية لقسط التأمين وقت عقد التأمين على المركبة بل إن شركة التأمين لن تقبل التأمين على مثل هذه الحالات.

أ/ حجي حمود زهران العازمي "حق المضرور المستفيد من التأمين الإجباري عن حوادث السيارات في الرجوع إلى شركة التأمين" رسالة ماجستير نوقشت بمعهد البحوث و الدراسات العربية، مصر، 2005 ص 334.
د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل "المرجع السابق" ص 231.

المادة إلى الأخضر يتعين أن المشتبه في حالة تناول للكحول مما يؤدي بضابط الشرطة القضائية بالإجراء الموالي.

ب-التسخيرة

وفقا للمادة 1/17 من قانون الإجراءات الجزائية⁵³³ يلجأ ضابط الشرطة القضائية لتسخيره في مجال جرائم السياقة تحت تأثير الكحول استنادا إلى المادة 19 من الأمر 09 - 03 و ذلك عندما تبين عمليات الكشف الأولى من احتمال وجود مشروب كحولي و بعدها ترسل العينات من الدم المنزوع لمخابر الشرطة القضائية التابعة لها و الموجودة على مستويات الوطن (الجزائر، قسنطينة، وهران) و التي تحدد بواسطة جهاز معتمد يسمى "مقياس الكحول الكوتاست" أو "مقياس الافتيال" الذي يسمح بتحديد نسبة الكحول في الدم بتحليل الهواء المستخرج.

أما في حالة رفض المشتبه السائق عملية نزع الدم لإجراء هذا الكشف يقوم ضابط الشرطة القضائية بإجراء عملية الفحص الطبي الاستشفائي البيولوجي⁵³⁴ للوصول إلى إثبات الدليل القاطع.

ج-تحرير محضر المخالفة⁵³⁵

⁵³³ - تنص المادة 1/17 من قانون الإجراءات الجزائية "يباشر ضباط الشرطة القضائية السلطات الموضحة في

المادتين 12 و 13 و يتلقون الشكاوي و البلاغات و يقومون بجميع الاستدلالات و إجراء التحقيقات الابتدائية".

⁵³⁴ - في حالة رفضه يعاقب السائق حسب نص المادة 75 من الأمر 09 - 03 بالحبس من 6 أشهر إلى سنتين و بغرامة مالية من 50000 دج إلى 100000 دج.

⁵³⁵ - أنظر نص المادة 18 من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري.

و هذا بعد ظهور تقرير التحليل و للتأكد من وجود نسبة الكحول في الدم تعادل

أو تفوق نسبة 0.20 غ في الألف (1000 ملل)⁵³⁶ يقوم ضابط الشرطة القضائية أو

الأعوان بتحرير محضر المخالفة و ذلك طبقاً للمادتين 19 و 20 من الامر 09-03 ثم

ترسل بعد ذلك المحاضر إلى السيد وكيل الجمهورية و إلى الوالي مكان وقوع الحادث إذا

تعلق الأمر بسحب رخصة السياقة كما في جريمة موضوع البحث طبقاً للمادة 22 من

القانون 09 - 03 كما ترسل نسخة منه إلى شركة التأمين.⁵³⁷

2-إثبات حالة المخدرات و المنومات المحظورة

يتم إثبات هذه الحالة بالاستعانة بالوسائل العلمية لدى الشرطة العلمية و التقنية⁵³⁸

عن طريق الفحوص الطبية و الاستشفائية و البيولوجية الحديثة و ذلك من أجل إثبات ما

إذا كان السائق يقود سيارته و هو تحت تأثير المخدرات أو مواد أو أعشاب مصنفة ضمن

المنومات المحظورة طبقاً للمادة 20 من الأمر 09 - 03 و لا تحتاج هذه الحالة لإثباته ا

التقيد بنسبة معينة من أجل مباشرة إجراءات الإدانة اتجاه مستهلكها كون أن هذه الحالة

يعاقب عليها جزائياً⁵³⁹ بغض النظر إن كان في حالة سياقة أو لا.

⁵³⁶- كون أن هذه النسبة من الكحول على درجات من التفاوت فتخبر عن قدرة السائق على التركيز فتصف السائق بأنه غير متأثر بالخمور إذا لم يتجاوز هذه النسبة و بأنه متأثر بالخمير إذا تجاوز هذه النسبة بقليل و هناك وصف آخر بأنه في حالة السكر البين و في حالة تضاعف هذه النسبة تخبرنا بأنه دخل مرحلة التسمم الكحولي في حالة تضاعف هذه النسبة مرتين أو أكثر.

⁵³⁷- المرشد العلمي للأمن الحضري ، الصادر عن المديرية العامة للأمن الوطني، وزارة الداخلية الجزائر 2002 ص 61.

⁵³⁸- الضابط جوزيف فاروق "الخبرة العلمية في خدمة الأمن" مجلة الشرطة، عدد خاص، المديرية العامة للأمن الوطني، الجزائر، جويلية 2003، ص 28 - 31.

⁵³⁹- تنص المادة 12 من القانون 18/04 المتعلق بالوقاية من المخدرات و المؤثرات العقلية و قمع الاستعمال و الاتجار غير المشروعين بها على ما يلي "يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنتين (2) و بغرامة مالية من 5000 دج إلى

الفرع الثاني: السياقة في إحدى هذه الحالات

لا تكفي قيام حالة السكر أو الحالات المشابهة لتطبيق الجزاء المدني المنصوص عليه في المادة 14 من الأمر 15/74 إلا إذا تزامنت هذه الحالة مع فعل السياقة إذ تتحقق هذه الأخيرة بالتحريك الآلي لقوة الدفع الذاتية للمحرك شرط أن يترتب على ذلك دفع المركبة على الطريق⁵⁴⁰، و بالتالي فالسائق الذي يدفع سيارته بيده فهو راجل و لا يتابع من أجل السياقة في حالة السكر و الحالات المتشابهة و إنما إذا كان سكره علني فإنه يتابع من أجل السكر العلني.⁵⁴¹

الفرع الثالث: صدور حكم جنائي نهائي بالإدانة بجريمة السياقة في حالة السكر أو الحالات المماثلة

سوف نتعرض هنا لمرحلة صدور الحكم القضائي بالإدانة بجريمة السياقة في حالة سكر (أولا) إلا أن هناك صعوبات تثار بشأن هذا الحكم لاسيما في حالة العفو الشامل (ثانيا) كذلك الأمر بالنسبة لمسألة حدود ارتباط الإدانة بالسائق (ثالثا) مع إبداء رأينا في هذه المسألة (رابعا).

أولا- صدور حكم قضائي نهائي

لا يكفي أن يكون سائق السيارة لحظة وقوع الحادث في حالة سكر أو حالات مماثلة و إنما لابد من صدر حكم جنائي نهائي بالإدانة، و يقصد بالحكم النهائي الحكم البات الذي استنفذ كل طرق الطعن و حاز قوة الشيء المقضي به، كون الأمر يتعلق بجنحة تحققت و ذلك بإقصاء كل محاولة أو الشروع في هذه الجنحة، و بالتالي يكون

50000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين كل شخص يستهلك أو يحوز من أجل الاستهلاك الشخصي مخدرات أو مؤثرات عقلية بصفة غير مشروعة".

إذ أن المخدرات ليس لها نسبة معينة فهي مجرمة قللت نسبة المخدر في الجسم أو كثرت لأنه في الحالتين تؤثر على الجسم و العقل معا.

⁵⁴⁰⁻³ د/ محمد حسين منصور "المسؤولية عن حوادث السيارات"، "المرجع السابق" ص 18 و 92 على التوالي.

⁵⁴¹ - Bouche. Marcel m, " Responsabilité pénale ", revue publique, Encyclopédie Dalloz, Pénal, Vol IV, (INSO prêt), 1989, P 03 et 04.

للحكم الجنائي الصادر بالإدانة مقيد للقاضي المدني⁵⁴² من حيث تطبيق الجزاء المدني المنصوص عليه في المادة 14 من الأمر 15/74، إذ لا يمكن بأي حال تطبيق العقوبة المدنية بصفة منعزلة عن الإدانة الجزائية، و هدف المشرع من ذلك هو تفادي كل أشكال المنازعة التي قد تثار بين المؤمن و المؤمن له بشأن حالة الإعفاء من التعويض مؤكدا في الوقت نفسه أن انعدام الإدانة الجزائية يؤدي حتما إلى إلغاء العقوبة المدنية.

كما أن حالة السكر ليست من العوامل النافية للركن المعنوي في جريمة السياقة في حالة السكر و لو كان فلقد الإدراك حين اقترافها طالما أن السكر حصل باختيار الفاعل لان القول بخلاف ذلك يتعارض مع أحكام ديننا الحنيف و قواعد الأخلاق و الآداب العامة و ما تقتضيه السياسة الجنائية لمكافحة الإجرام و الإدمان.

كما يترتب على ذلك أن المسؤولية الجزائية للفاعل تزول و تنفي متى ثبت أنه فقد الإدراك و الشعور وقت ارتكاب الفعل و الذي كان راجعا إلى حالة السكر الناتجة عن مواد مسكرة أو مخدرة أعطيت للسائق قهرا أو أخذها على غير علم منه.⁵⁴³

كما أن هناك صعوبات تثار بشأن تطبيق هذا الشرط و التي نذكرها في العنصر الموالي.

ثانيا-الصعوبات التي تثار بشأن تطبيق هذا الشرط (مسألة العفو الشامل)

بالرغم من صدور حكم جنائي بات بإدانة السائق المضروب الذي ارتكب الحادث و هو في حالة سكر أو الحالات المشابهة إلا أنه قد يصدر قرار بالعفو الشامل⁵⁴⁴ لمصلحة السائق المدان.

و لقد ثار خلاف واضح في الفقه و القضاء الفرنسي في مدى تأثير العفو الشامل على شرط سقوط الضمان لحالة السكر و أساس هذا الخلاف أنه يؤدي إلى محو الجريمة

⁵⁴³ - بلخضر مخلوف "المرجع السابق" ص 28.

⁵⁴⁴ - انظر أحكام العفو الشامل أ/ فضيل العيش، "شرح قانون الإجراءات الجزائية بين النظري و العملي"، مطبعة البدر، بدون طبعة، الجزائر، بدون سنة نشر، ص 43.

و ما يترتب عليها من آثار لكن هذا الرأي انتقد بشدة من جانب المؤمنين كذلك من جانب كبير من الفقه، و ذلك نظرا لأنهم يرون أن العفو الشامل لا يؤدي إلى إزالة الآثار الجنائية للجريمة، دون أن يتطرق إلى غيرها من آثار أخرى، كما أن قوانين العفو لا يجوز أن تضر بمصالح الغير و إن كان الخلاف قد ثار في مدى اعتبار المؤمنين من الغير الذين لا يجوز أن تضر قوانين العفو بمصالحهم.⁵⁴⁵

و في رأينا و حسب نظرة المشرع الجزائري الذي يلجأ دائما إلى التضييق من مفهوم السائق و إعطائه صفة المار كلما كان ذلك ممكنا حتى تتاح له فرصة الاستفادة من هذا الضمان لا سيما في حالة عجزه المقدر بـ 66% أو أكثر أو في مواجهة ذوي حقوقه في حالة الوفاة.

فإن صدور العفو الشامل بالنسبة للسائق المضرور يؤدي بدوره إلى محو الآثار الجنائية للجريمة و بالتالي إلغاء شرط سقوط الضمان بالنسبة لحالة السكر أو الحالات المماثلة المقررة في المادة 14 من الأمر 15/74.

ثالثا-مدى حدود ارتباط الإدانة بالسائق

يجب الملاحظة أن المادة 14 من الأمر 15/74 نصت على أن الإعفاء من التعويض يتعلق فقط بالسائق الذي يتولى القيادة في حالة السكر أو الحالات المتشابهة حسب المادة 14 من الأمر 15/74 "قلا يحق للسائق المحكوم عليه لهذا السبب" إذ أن السائق في هذه الحالة هو الشخص الذي يوجد خلف مقود السيارة و سبب الحادث الجسماني و هو في حالة سكر، و بذلك فإن المتفق عليه أن صفة السائق محددة بوقت حدوث أو وقوع الحادث و ليس الزمن الذي يسبق أو يلحق الحادث ببضع دقائق⁵⁴⁶ و بالتالي فإن سقوط الحق في التعويض لا يشمل إلا السائق الذي يتولى قيادة المركبة و لا يتعدى الشخص المرافق للسائق المتدرب إذا ما تعلق الأمر بتطبيق العقوبة المدنية المنصوص عليها في المادة 14 من الأمر 15/74.

⁵⁴⁵ - د/ أبو زيد عبد الباقي مصطفى "المرجع السابق" ص 152.

⁵⁴⁶ - Lahlou Khiair Ghenima, Op-Cit, P 230.

في حين أن المواد 74 و 75 من الأمر 09 - 03 نصت على أن العقوبة الجزائية لا تشمل فقط السائق الذي يتولى قيادة المركبة فحسب بل يمتد الأمر إلى الشخص المرافق للسائق المتدرب في إطار التمهين بمقابل أو بدون مقابل أي لا تربط الإدانة الجزائية بالقيادة عكس العقوبة المدنية و ذلك بدليل نص المادة 74 من الأمر 09-03: "كل شخص يقود مركبة أو يرافق السائق المتدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل".

إلا أن المادتين 74 و 75 قصرت الإدانة الجزائية لمرافق السائق في الحالة التي لم ترتكب فيها السيارة التي تقله حادث مرور فقط، أما في حالة ما إذا نتج عنها حادث مرور تسبب في القتل الخطأ وفقا للمادة 68 أو جنحة الجرح الخطأ وفقا للمادة 69 من الأمر 09 - 03 فلا يمكن مبدئيا تطبيق العقوبة الجزائية لمرافق السائق المتدرب في إطار التمهين كون أن المادتين 68 و 69 تعرضت لحالة السائق فقط و لم تبرز حالة المرافق للسائق المتدرب هذا من جهة.

و من جهة أخرى ففي حالة إدانة الشخص المرافق للسائق المتدرب بالإدانة الجزائية المنصوص عليها في المادتين 74 و 75 من الأمر 09 - 03 لا يمكن كذلك تطبيق العقوبة المنصوص عليها في المادة 14 من الأمر 15/74 كون أن هذه المادة تعرضت للسائق الذي يتولى القيادة و لم تتعرض إلى حالة الشخص المرافق للسائق المتدرب.⁵⁴⁷

رابعا- رأينا في الموضوع

⁵⁴⁷ - مع التنكير هنا أن حالة الشخص المرافق للسائق المتدرب لم تكن مذكورة في القانون 09/87 الملغى بالمادة 139 من القانون رقم 01/14 حيث تنص المادة 25 من القانون 09/87 "يعاقب من شهرين إلى ثلاث سنوات و بغرامة من 1000 دج إلى 5000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط كل شخص يسوق مركبة و هو في حالة السكر أو تحت تأثير مشروب كحولي يتميز بوجوده في الدم بنسبة تزيد على 0.80 غ في الألف".

نلاحظ في البداية الانسجام في الأمر 09 - 03 من حيث تطبيق الإدانة الجزائية

التي تشمل على حد سواء السائق أو مرافق السائق المتدرب بالنسبة للسياسة الملازمة لحالة

السكر أو الحالات المشابهة المنصوص عليها في المادة 74 من الأمر و التي يتعلق

تطبيقها في حالة ما إذا لم ينتج عن هذه السياسة حادث مرور و هذا كجزء وقائي.

إلا أن عدم الانسجام تفرزه مسألة تطبيق الجزاء الجزائي فبالنسبة للسائق الذي

يتولى السياسة في حالة السكر أو الحالات المشابهة و ارتكابه حادث نتج عنه القتل الخطأ

أو الجرح الخطأ فإن إدانته تكون وفقا للمادتين 69 و 70 من الأمر 09 - 03.

أما إذا ما تعلق الأمر بمرافق السائق المتدرب في إطار التمهين فلا تسري في

مواجهته العقوبة الجزائية في حالة ما إذا نتج عنه حادث مرور أدى إلى القتل الخطأ أو

الجرح الخطأ كون أن المادتين 69 و 70 نصت فقط على حالة السائق الذي يتولى قيادة

السيارة.

كذلك الشأن بالنسبة للمادة 67 من الأمر 09 - 03 الخاصة بقسم الجرح و العقوبات

المدرجة في الأمر 09 - 03 و التي أحالت أحكام جريمة القتل أو الجرح إلى المادتين

288 و 289 من قانون العقوبات لم تذكر في فحواها سوى السائق.

إن تقدير هذه الوضعية يدعونا إلى التساؤل بخصوص التشابه في تقرير الجراء

الجزائي في حالة عدم ارتكاب الحادث، و الاختلاف في حالة ارتكابه الذي ينجم عنه القتل

و الجرح الخطأ، لذا نناشد المشرع الجزائري بضرورة التدخل و تعديل أحكام المادتين

68 و 70 من الأمر 09 - 03 و إضافة حالة الشخص المرافق للسائق المتدرب في إطار

التمهين كون أن هذا الأخير لا يقل شأنًا بالنسبة للسائق نظرا لسلطة التوجيه و الإشراف

من الناحية الفنية أثناء تلقينه دروس القيادة، بحيث أن السلطة الفعلية على السيارة تكون

لمرافق السائق لاسيما إذا ما تعلق الأمر بمعلم السياسة كون أن السيارة في هذا الفرض

تكون مزودة بأجهزة ثنائية تتيح لمعلم السياقة الذي تكون له الحنكة و التجربة في أخذ كل الاحتياطات اللازمة لتفادي الوقوع في الحادث في ظل رد الفعل السلبي المفترض من السائق المتدرب في تفادي الأخطار المحدقة الناجمة عن الطريق.

أما بالنسبة لتفسيرنا لقصور نص المادة 14 من الأمر 15/74 على ذكر السائق الذي يتولى القيادة فقط ترجع في رأينا إلى الحقبة الزمنية لصدور كلا من الأمرين 15/74 و 09 - 03 أي 1974 و 2009 على التوالي، مما أدى إلى عدم المسايرة في الحكم بينهما فإذا كانت نظرة المشرع أثناء صدور الأمر 15/74 هو أن السيطرة الفعلية للسيارة، لا تكون إلا للشخص الذي يوجد خلف مقود السيارة و يتولى زمام تحريك السيارة إلا أن هذه النظرة أزيلت بسبب توسع القضاء الفرنسي الحديث في إسناد صفة الحارس الفعلي و القانوني لمعلم القيادة⁵⁴⁸ إذا ما تعلق الأمر بالسائق المتدرب في إطار التمهين و الذي يكون المشرع الجزائري قد سلك مسلكه و تأثر به و جسده في الأمر 09 - 03 من حيث الإدانة الجزائية لمعلم القيادة شأنه في ذلك شأن السائق في إغفاله للعقوبة المدنية التي لا تقل وطأة في ردع السائقين و التي ظلت خاضعة للمفهوم القديم لحارس السيارة نتيجة لطول مدة تعديل القانون 31/88 المعدل و المتمم للأمر 15/74 إلى يومنا هذا.

و من أجل وضع نوع من التوازن بين النصوص القانونية من جهة و بين الأشخاص الخاضعين لتطبيق العقوبة الجزائية و العقوبة المدنية من جهة أخرى نقترح تعديل المادتين 68 و 69 من الأمر 09 - 03 بما يتفق و مضمون المادتين 74 و 75 من نفس الأمر و ذلك بإضافة حالة المرافق للسائق المتدرب في إطار التمهين بمقابل أو بدون مقابل ضمن المادتين 68 و 69 من نفس الأمر 09 - 03 و ذلك حتى لا يفلت مرافق

⁵⁴⁸ - د/ عادل زيد عبد الله المطيري "المرجع السابق" ص 119.

السائق المتدرب من العقاب في حالة القتل الخطأ و جنحة الجرح الخطأ نظرا لما له من دور في السيطرة الفعلية على السيارة ما دام الأمر يصب في محاربة جرائم المرور. كذلك تعديل نص المادة 14 من الأمر 15/74 بما يتفق و مضمون المواد 68، 69، 74، 75 من الأمر 09 - 03 من أجل الانسجام في النصوص القانونية و الأشخاص (السائق و مرافق السائق المتدرب) الخاضعين للعقوبة الجزائية و المدنية على حد سواء لتكون الصياغة المقترحة للمادة كالتالي "إذا كانت المسؤولية الكاملة أو الجزائية عن الحادث مسببة من القيادة في حالة السكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة فلا يحق للسائق أو مرافق السائق المتدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل و المحكوم عليه بهذا السبب للمطالبة بأي تعويض و لا تسري هذه الأحكام على ذوي الحقوق في حالة الوفاة".

الفرع الرابع: وجود علاقة سببية بين حالة السكر أو الحالات المماثلة و وقوع الحادث
لا يكفي أن يوجد سائق السيارة في حالة السكر أو الحالات المماثلة لحظة وقوع الحادث و إنما يجب أن يصدر حكم جنائي نهائي بإدانتته، و إنما يلزم إلى جانب ذلك أن تتوافر العلاقة السببية بين حالة السكر و وقوع الحادث⁵⁴⁹ إلا أن هذه الأخيرة تثير أكثر من مشكل إذ أن المسألة و إن كانت تبدو سهلة في جانب الإدانة الجزائية كون أن القاضي الجزائي مقيد بشروط لاسيما بنسبة الكحول في الدم من أجل الإدانة الجزائية و هذا حسب الإجراءات التي تم التعرض إليها سابقا، كون أن القانون لا يشترط للإدانة الجزائية قيام علاقة بين حالة السكر و الحادث و ذلك من أجل ردع السائقين و تضيق الخناق على مرتكبي هذه الجنح التي غالبا ما تتسبب في حوادث المرور، و لكن المشكل يثار بالنسبة لتطبيق العقوبة المدنية المنصوص عليها في المادة 14 من الأمر 15/74 كون أن هذه

⁵⁴⁹ - د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل " إلتزام المؤمن بالتعويض و مدى رجوعه على المؤمن له و على الغير المسؤول على الضرر "المرجع السابق"، ص 231.

د/ أبو زيد عبد الباقي مصطفى "المرجع السابق" ص 153.

الأخيرة لا تكون محل تطبيق إلا إذا تزامنت حالة السكر بالحادث بدليل المادة "إذا كانت المسؤولية الكاملة أو الجزائية عن الحادث مسببة من القيادة في حالة سكر ...".⁵⁵⁰

بحيث أن صياغة المادة 14 آمرة و بالتالي هل يكتفي القاضي الجزائي أو المدني الفاصل في الدعوى المدنية بالإدانة الجزائية من أجل تطبيق الجزاء المدني⁵⁵¹؟ أي هل يكون الحكم الجزائي مرجعا للعلاقة السببية بين الحادث و حالة السكر أو الحالات المشابهة؟، و إذا كان الأمر عكس ذلك فإن الإدانة الجزائية لا تعد مرجعا للعلاقة فهل يستطيع السائق إثبات غياب كلي للعلاقة السببية بين الحادث و حالة السكر أو الحالات المماثلة؟، و إذا كان الأمر عكس ذلك فإن الإدانة الجزائية لا تعد مرجعا للعلاقة فهل يستطيع السائق إثبات غياب كلي للعلاقة السببية بين الحادث و حالة السكر لكي يستفيد من التعويض؟ و هل يستطيع القاضي الفاصل في الدعوى المدنية المخالفة للحكم الجزائي أو على العكس يجب احترامه؟.

و في هذا الفرض يبقى السائق مرتكب الحادث المدان هو الوحيد الذي يقع عليه عبئ إثبات انتفاء العلاقة السببية بين الحادث و حالة السكر أو الحالات المشابهة، إذ أن عبء الإثبات يقع على المؤمن له إذ أنه من يطلب تنفيذ الالتزام فعليه إثباته ، و يبقى القاضي الفاصل في الدعوى المدنية السلطة التقديرية الكاملة لتقدير الأفعال و الادعاءات التي تكون من شأنها إثبات أو نفي العلاقة السببية بين حالة السكر و الحادث⁵⁵²، أما السائق في حالة السكر إن لم يكن مسؤولا عن الحادث يعرض في الشق المدني و يعاقب في الشق الجزائي،⁵⁵³ مع العلم أن سقوط الحق في التعويض لا يطبق إذا ما أثبت أنه لا

⁵⁵⁰ - د/ راشد راشد "المرجع السابق" ص 207.

⁵⁵¹ - أ/ شريف الطباخ " التعويض في حوادث السيارات في ضوء القضاء و الفقه " "المرجع السابق" ص 251.

⁵⁵² - أ/ بلخضر مخلوف "المرجع السابق" ص 25.

⁵⁵³ - James Landel " assurance automobile " "Revue générale du droit des assurances" édition L.G.D.J, Paris, 2 – 2001, P 104.

علاقة لتحقق الخطر بحالة السكر و يضاف إلى ذلك أن هذا السقوط لا يمكن أن يتعرض له شخص غير السائق.⁵⁵⁴

و على سبيل المثال تشكل قرينة نسبة الكحول في الدم 0.90 غ في الألف قرينة بين حالة السكر و الحادث لكون أن السائق في هذا الوضع لا يقوى على السياقة.

الفرع الخامس: إلحاق أضرار جسمانية بالسائق

إذا كانت الشروط التي سبق التعرض إليها كافية لقيام العقوبة الجزائية للسائق فلإنها غير كافية لتطبيق العقوبة المدنية المنصوص عليها في المادة 14 من الأمر 15/74 كون أن مجال تطبيقه لا يكون إلا إذا كان هناك أضراراً جسمانية لاحقة للسائق المدان في جريمة السياقة في حالة السكر أو تحت تأثير الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة.

كما أن السقوط لا يشمل إلا السائق المدان وحده⁵⁵⁵ و لا تمتد آثاره إلى باقي ركاب السيارة حتى و لو كانوا في حالة سكر.

المطلب الثاني: حرمان السائق المضروب المدان من التعويض

متى تحققت الشروط المشار إليها سابقاً نكون بصدد تطبيق العقوبة المدنية المنصوص عليها في المادة 14 من الأمر 15/74 و التي تتمثل في سقوط الحق في التعويض بالنسبة للسائق الذي يتولى السياقة في حالة السكر أو الحالات المشابهة في ما لحقه من أضرار جسمانية جراء حادث المرور مهما كانت نسبة عجزه ، إذ يعتبر السقوط

⁵⁵⁴ - د/ راشد راشد "المرجع السابق" ص 207.

⁵⁵⁵ - أ/ عبد العزيز بوزراع " العدد الثاني "المرجع السابق" ص 93.

هنا سقوط قانوني⁵⁵⁶ ناهيك عن العقوبة الجزائية مع بقاء الحق في التعويض قائما بالنسبة لذوي الحقوق في حالة الوفاة.

لكن بصدور المرسوم التطبيقي 34/80 لاسيما المادة 5 منه⁵⁵⁷ التي أصبح الضمان بمقتضاه ساري المفعول في مواجهة السائق الذي بلغت نسبة عجزه الدائم الجزئي 66% أو أكثر تترجمها أن هذه الحالة تعادل حالة الوفاة أو أن المضرور في حقيقة الأمر هو عائلة السائق، أما في حالة الوفاة فيبقى الضمان مكفول لذوي حقوقه.

المطلب الثالث: الصعوبات العملية التي تثار بشأن نسبة الكحول في الدم

لقد منعت السياقة تحت تأثير مشروب كحولي و لكن اختلفت السياسات الجنائية حول تحديد نسبة الكحول المشترطة لحد أدنى لقيام الجريمة، و المشرع الجزائري كغيره من مشرعي باقي الدول بادر إلى تحديد نسبة الكحول في الدم و التي تعتبر المرجع للإدانة الجزائية و كان ذلك في المادة 25 من القانون الملغى 09/87 و التي كانت تحدد نسبة بـ 0.80 غ في الألف، وهو نفس الأمر في فرنسا في أواخر سنة 1983.⁵⁵⁸ إلا أن هذه النسبة في بداية تطبيقه كانت تطرح أكثر من مشكل كون أن هذه النسبة تعتبر مرتفعة من أجل الإدانة الجزائية مما أدى الأمر إلى إفلات عدد كبير من السائقين من تطبيق الجزاء لاسيما إذا تعلق الأمر بالسائقين المعتادين شرب المواد الكحولية هذا من

⁵⁵⁶ - P. Chevalier " De l'alcoolémie à la déchéance " R.D, France, 1970. Chr. 1.

⁵⁵⁷ - من القرارات تطبيق نص المادة 5 من المرسوم التطبيقي 34/80 القرار الصادر عن المحكمة العليا رقم 19630 بتاريخ 1999/02/16 عن غرفة الجنح و المخالفات حيث جاء فيه: "يسقط الحق في الضمان على السائق لما يحكم عليه بقيادة السيارة في حالة السكر و لا يسقط بالنسبة للضحايا أو ذوي حقوقهم، حيث أن قضاة الموضوع لما قضوا على أن الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي بضمان دفع التعويضات المحكوم بها على المتهم لصالح الضحية لم يخالفوا بقضائهم هذا القانون"، المجلة القضائية، العدد الأول، المحكمة العليا، سنة 1999، ص 199.

⁵⁵⁸ - Maurice Cazaux " L'alcool au volant, Compagne de la Sécurité Routière" " Auto Expertise" Ed E.T.A.I, N° 108, année 1984, Paris, France, P 21.

جهة، و من جهة أخرى محاولة القضاء على هذه الظاهرة كون أن بعض التشريعات قد خفضت هذه النسبة لاسيما أن الضمير الأخلاقي للمجتمع ينبذ و يرفض تناوله.

و أمام تردد المشرع أكثر من 14 سنة أقر خفض نسبة الكحول في الدم بنسبة

0.10 غ في الألف، بموجب القانون 01/14 إلا أن إقرار هذه النسبة مر بمراحل فقد

كانت النسبة المقترحة من المشروع الأولي المقدم من طرف الحكومة إلى البرلمان هو

تخفيض النسبة إلى 0.50 غرام في الألف،⁵⁵⁹ إلا أن لجان المجلس الشعبي الوطني

المعروض عليه المشروع رأت غير ذلك إذ أقرت بوجوب تخفيض النسبة من 0.50

إلى 0.25 غرام في الألف.⁵⁶⁰

إلا أن المشرع الجزائري عبر التعديل الجديد لقانون 16/04 بالأمر 03/09

المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها أقر رفع نسبة الكحول في

الدم إلى 0.20 غرام في الألف كون أن المشرع اقتنع بأن النسبة 0.10 غ في الألف تعد

ضئيلة من أجل الإدانة الجزائية في مواجهة الميكانيزمات الفيزيولوجية لجسم الإنسان⁵⁶¹

الذي يحتوي على نسبة الكحول بصفة طبيعية بـ 0.03 غرام في الألف إضافة إلى حالة

تناول السائق لكمية معتبرة من التفاح أو الأطعمة التي تتخللها كمية من الخل الطبيعي مما

ينتج عنه ارتفاع نسبة الكحول في الدم رغم عدم تناول الخمر أو المشروبات الروحية

⁵⁵⁹ - مشروع القانون الذي يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها المادة 67، المجلس الشعبي

الوطني، الجزائر، 2001، ص 21.

⁵⁶⁰ - التقرير التمهيدي لمشروع القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها، الجزء

الثاني، المجلس الشعبي الوطني، جويلية، الجزائر، 2001، ص 71.

⁵⁶¹ - و هو نفس المقترح الذي تقدمنا به قبل تعديل القانون 16/04 و الذي أكدنا من خلاله أن نسبة الكحول في الدم

التي تساوي أو تزيد عن 0.10 غ في الألف تعتبر ضئيلة مما أدى بالمشرع لضرورة تعديله بالأمر 03/09.

أنظر أ/ لحاق عيسى، "المرجع السابق"، ص 47.

التي يمكن أن تصل إلى أكثر من 0.20 غرام في الألف لاسيما أمام الأجهزة التقليدية المستعملة لتحديده، و لكن المشكل الذي كانت تطرحه هذه الأخيرة قد أزيلت باستعمال جهاز علمي متطور من طرف الشرطة العلمية يدعى "SPACE HEAD" و مهامه تحديد نسبة الكحول في الدم الناتجة عن المشروبات الكحولية فقط و لا يتعدى ذلك إلى نسبة الكحول الموجودة بصفة طبيعية في جسم الإنسان و لا تلك الناجمة عن إفرازات الأطعمة.⁵⁶²

⁵⁶² - رأي الأستاذة إزيتي أمال، رئيسة مصلحة القسم الشرعي بمخبر الشرطة العلمية و التقنية بالجزائر العاصمة (châteaux – neuf).

أنظر أ/ لحاق عيسى، "المرجع السابق"، ص 48.

المبحث الثالث: تعويض سارق المركبة و أَعوانه

عالج المشرع الجزائري الفرض الذي يقع فيه حادث المركبة أثناء قيادتها من قبل شخص لم يأذن له المالك المؤمن له بقيادتها إذ أن حراسة المركبة في هذا الفرض قد انتقلت من المالك إلى السارق بحيث تصبح له السلطة الفعلية على المركبة موضوع الجريمة و التي يمكن أن ينتج عنها حادث مرور يترتب عليه أضرار جسيمة ومنه تطرح مسألة تعويض الضحايا، لذا تدخل المشرع بمقتضى المادة 15 من الأمر 15/74 و التي تنص على "إذا سرقت المركبة فلا ينتفع السارق و الأعوان بتاتا من التعويض، و لا تسري هذه الأحكام على ذوي حقوقهم في حالة الوفاة و كذلك الأشخاص المنقولين و ذوي حقوقهم".

حسب المادة المذكورة أعلاه فإن تطبيق الجزاء المدني يكون مرتبط في الواقع بشرط وحيد و ضروري و كافي لكي لا يعرض المؤمن السارق و أَعوانه باعتبارهم ضحايا حوادث المرور و هو شرط الإدانة الجزائية بجنحة السرقة كون أن هذه الأخيرة لا يتم إثباتها إلا بحكم قضائي (المطلب الأول) مع ضرورة إلحاق السارق و أَعوانه أضرارا جسيمة (المطلب الثاني) مما يترتب عنه حرمانهم الحق في التعويض (المطلب الثالث).

المطلب الأول: صدور حكم جنائي نهائي بالإدانة في جريمة سرقة المركبة

563

يقصد بالسرقة في الدراسات القانونية كل من اختلس شيء غير مملوك له

و الواضح أن المشرع في نص المادة 15 قد حدد مفهوم السارق و أعوانه وفقا لما هو منصوص عليه في المواد 350 و 42 من قانون العقوبات⁵⁶⁴ سواء كانت سرقة المركبة أو غيرها من الأشياء القابلة لأن تكون محلا للسرقة، لذا سوف نتعرض لحالة إدانة السارق بجنحة السرقة (الفرع الأول) و الأعوان (الفرع الثاني).

الفرع الأول: إدانة السارق بجنحة سرقة المركبة

لإدانة شخص ما بالسرقة سواء كانت بسيطة أو موصوفة على القاضي أن يتأكد من توافر عناصر تكوين الجريمة و المتمثلة أساسا في الركن الشرعي (أولا) و الركن المادي (ثانيا) و الركن المعنوي (ثالثا).

أولا: الركن الشرعي

وفقا لما نصت عليه المادة الأولى من قانون العقوبات "لا جريمة و لا عقوبة أو تدابير أمن بغير قانون"، إنطلاقا من هذه المادة فلكي يدان شخص بجريمة ما لاسيما جريمة السرقة التي نحن بصدد دراستها لا بد أن تكون معاقب عليه ا بنص قانوني وإذا ما تعلق الأمر بجنحة السرقة يكون المرجع نص المادة 350 من قانون العقوبات.

⁵⁶³ - د/ محمد صبحي نجم " شرح قانون العقوبات الجزائري " القسم الخاص " ديوان المطبوعات الجامعية الطبعة الخامسة، بن عكنون، الجزائر، 2004، ص 122.

د/ أحمد أبو سقيعة "الوجيز في القانون الجزائري الخاص" "الجرائم ضد الأشخاص و الجرائم ضد الأموال" الجزء الأول، دار الهدى، الطبعة الخامسة، الجزائر، 2006، ص 262.

⁵⁶⁴ - تنص المادة 1/350 من القانون رقم 06 - 23 المؤرخ في 20 ديسمبر 2006 المعدل و المتمم لقانون العقوبات الجزائري "كل من اختلس شيئا غير مملوك له يعد سارقا و يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى خمس سنوات (5) و بغرامة من 100000 دج إلى 500000 دج".

تنص المادة 42 من قانون العقوبات الجزائري "يعتبر شريكا في الجريمة من لم يشترك اشتراكا مباشرا و لكنه ساعد بكل الطرق أو عاون الفاعل أو الفاعلين على ارتكاب الأفعال التحضيرية أو المسهلة أو المنفذة لها مع علمه بذلك"

ثانياً: فعل الاختلاس المكون للركن المادي

لم يحدد القانون معنى الاختلاس، وهو الركن الأساسي في جريمة السرقة و غياب تعريف صريح، يتفق الفقه والقضاء على أن الاختلاس هو الاستيلاء على شيء بغير رضا مالكة أو حائزها ورغما عنه دون أن تسند إلى حق مشروع⁵⁶⁵ فالاختلاس مفاده الأخذ والنقل، كما يتضح من التعريف أن الركن المادي للسرقة يتطلب الحيازة بمظهرها المادي والقانوني فضلاً عن تمظهر هذه العملية بمظهر العنف الإجرامي، وبالتالي فلا يقوم الركن المادي إذن إلا بتحقق هذا المظهر، ولكن وعلى خلاف ذلك قد يثور شك وبالتالي نقاش حول تحقق أحد هذه المظاهر الخاصة إذا ما وجدت علاقة ما بين الضحية والفاعل وهذا على الأقل بصدد حالات تكون فيها الحيازة ابتدائية أو التسليم أو بصفة مؤقتة وهذا ما سوف نتعرض له بالتفصيل في الفرع الثالث.

إلا أن الأمر يكون بسيط وبديهي في حالة سرقة المركبة إذ يكون الفعل التجريد المالك مادياً من ممتلكاته والمتمثل هنا في السيارة كافي لوصف فعل الاختلاس المكون لجنحة السرقة المنصوص عليه في المادة 350 من قانون العقوبات، إذ يمكن القول أن حالة سارق المركبة تعد نموذجاً بالشخص الذي يتسلط على الشيء دون حق قانوني يستند إليه في استيلائه هذا⁵⁶⁶ وما قيل بالنسبة للسرقة يقال أيضاً بالنسبة لأخذ السيارة بالعنف أو بدون علم المؤمن له⁵⁶⁷.

⁵⁶⁵ - د/ موسى جميل النعيمات "المرجع السابق" ص183.

⁵⁶⁶ - د/ أمجد محمد منصور "المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن الجمادات" الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر

والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، الأردن، 2002، ص206.

⁵⁶⁷ - د/ إدريس الضحاك "المرجع السابق" ص115.

ثالثاً: الركن المعنوي

يسود نوع من الاتفاق بين الفقهاء على أن جريمة السرقة تستلزم لتحقيقها وجود قصد خاص لدى السارق والذي يتمثل أساساً في نية التملك⁵⁶⁸، لكن تظهر صعوبات في معرفة ما إذا كان القاضي يستطيع الإدانة على أساس سرقة شخص أو عدة أشخاص الذين يستعملون سيارة دون نية امتلاكها ثم يتركونها في مكان قد يكون نفسه الذي أخذت منه تقرير هذه الوضعية أدى بلفقه والاجتهاد القضائي الفرنسي إلى تقسيم السرقة إلى سرقة نهائية أو مستمرة والسرقة المؤقتة.

وبالفعل بعض جهات الحكم الفرنسية قدرت أن فعل الاستيلاء على السيارة لتنفيذ أي فعل مهما كان دون نية الاحتفاظ بها لا يشكل جنحة السرقة وذلك لانعدام نية تملك مرتكبي الفعل وهذه القرارات التي تتجسد في النظرية الضيقة لمدلول السرقة إلا أن جهات قضائية أخرى قدرت أن مجرد فعل القبض appréhender سيارة الغير ومعارضة إرادتهم يشكل سرقة حتى وإن لم تستعمل السيارة إلا مؤقتاً (نية ارتكاب الفعل قليلة الأهمية) أي الأخذ بمنظور موسع لفكرة نية التملك بحيث تعتبر م حقة ولو لم يكن هناك أثر مادي حقيقي بل ولو لم تدم نية التملك الشيء إلا فترة قصيرة من الزمن إذا يقتضي الأمر ضرورة مرونة مفهوم نية التملك إذ يبقى الأمر متروك للسلطة التقديرية للقاضي وفقاً لمقتضيات المعايينات المقدمة له.

كما أن هناك من الفقهاء من بينهم الفقير Bouzat بوزا الذي اقترح إنشاء جنحة "سرقة الاستعمال vol d'usage" المعاقب عليها بالحبس أقل وطأة وهذه الجنح الجديدة كانت قد أنشأت من طرف المشرع الفرنسي من أجل جنحة استهلاك مواد تباع مثل البنزين ، المواد الغذائية، النقل... الخ دون دفع الثمن⁵⁶⁹.

⁵⁶⁸ - د/ أحسن بوسقيعة "المرجع السابق" ص 266.

د/ محمد صبحي نجم "المرجع السابق" ص 125.

⁵⁶⁹ - Boualeme Yaici, Op-Cit. P116 .

كما أن تطبيق الجزاء المدني المنصوص عليه في المادة 15 من الأمر 15/74

لا بد من صدور حكم حائز لقوة الشيء المقضي فيه بإدانة المتهم بجنحة سرقة المركبة بكاملها، أما إذا اقتصرَت عملية السرقة على أحد أجزاء السيارة أو الأجهزة الملحقة بها كأجهزة الراديو والمسجلات وغيرها⁵⁷⁰ لا يكون بصدد تطبيق المادة 15 من الأمر كون أن هذه الأخيرة تتعلق بسرقة المركبة بكاملها واستعمالها وليست سرقة أحد أجزائها.⁵⁷¹ كما يجب التنكير هنا أن السائق المضرور حسب المادة 15 من الأمر 15/74 قد يكون هو السائق الذي يجلس أمام عجلة القيادة بالفعل ويتولى زمام تحريكها وقد يكون غير السائق بالمفهوم السابق طالما تكون للشارق السلطة الفعلية في التحكم في عجلة قيادة السيارة .

ولكن الملاحظ دائما للحصول على التعويض من طرف المتهم و استبعاده من طرف المؤمن يمكن جدا أن يحدث وأن السائق المتابع بجنحة سرقة المركبة يثير أثناء المرافعة أن فعله كان مرخصا به من طرف مالك السيارة ، مبدئيا لا يستطيع القاضي الجزائي الفصل في النزاع الرئيسي، إلا أن يحسم الأمر في المسائل الثانوية لاسيما إذا ما تعلق بـ

1 - مسألة إثبات الرخصة (التصريح أو الإذن)

في الواقع العملي تثار هذه المسألة بعض المشاكل لاسيما فيما يتعلق على عائق من يقع عليه عبء إثبات هذه الرخصة (التصريح أو الإذن) حسب مقتضيات المادة 4 من المرسوم التطبيقي 35/80 التي تقضي بأن تبادر شركة التأمين لعرض التعويض على

⁵⁷⁰ - د/ محمد محمود الكاشف و د/ سعد السعيد عبد الرزاق "تأمين السيارات" "الأصول العلمية والتطبيقات العملية"

دار القلم، الطبعة الأولى، دبي، الإمارات العربية، سنة 1989، ص 27.

⁵⁷¹ - Jean Bigot, "Assurances de responsabilité civile", "Revue générale du droit des assurance" R.G.D.A, France, N° 1 – 2006, P 16.

الضحية وهذه الأخيرة يمكن أن يقبل أو يتفرض ويلجأ إلى القضاء، ففي حالة عدم المبادرة من طرف شركة التأمين بحجة أن السائق يعتبر غير مؤمن له أو مكتب العقد في هذا الفرض يعتبر السائق المضرور ه و المدعي من خلال عدم مبادرة شركة التأمين لتسوية الودية لمبلغ التعويض المحدد قانونا، مما يضطر إلى اللجوء إلى القضاء ⁵⁷² سعيا من ه بتقديم الرخصة الممنوحة له من طرف المؤمن له.

لكن في الواقع السائق المتهم يجد صعوبات لإثبات وجود الترخيص لاسيما وأن المشرع لم يحدد شكل ولا الشروط الخاصة بهذا الإذن مما يجعله يصدر في شكل صريح أو ضمني وتكمن الصعوبات عندما يتخذ الشكل الأخير، حيث يصعب التمييز بين الإذن الصحيح والإذن غير الصحيح، وفي هذا الشأن اعتماد القضاء في كثير من اجتهاداته على القرائن كوجود مفاتيح السيارة أو إحدى الوثائق الخاصة بها لدى الحائز كما قد تثبت هذه القرينة بوجود علاقة بين المالك أو المكتب بللحائز كعلاقة قرابة أو علاقة تبعية ويقع إثبات العكس على من يدعي خلافا لذلك.

كما أن هذه المسألة موضوعية تخضع لتقدير قاضي الموضوع وفقا لحكم محكمة النقض الفرنسية ⁵⁷³ ومن النتائج المترتبة على الإذن الصحيح أنه يكسب بمقتضاه الحائز أو السائق صفة المؤمن له أو المكتب أو أي شخص آلت إليه المركبة بموجب إذن ⁵⁷⁴ وبالتالي يلتزم المؤمن بتعويض الأضرار التي يسببها السائق للغير ⁵⁷⁵ حيث أن قاعدة الأشخاص المرخص لهم بقيادة السيارة مؤسسة على أساس الاشتراط لمصلحة الغير ⁵⁷⁶.

⁵⁷² - بحيث يمكن في هذه الحالة إدخال مالك السيارة في الخصومة لإقراره بصحة الإذن للسائق المتهم و المضرور من أجل الاستفادة من مظلة التأمين، أما في الحالة العكسية فعليه إثبات بكل الوسائل عن قرينة الإذن وفقا لما تم عرضه في المضمون.

⁵⁷³ - د/ سعد واصف " المرجع السابق"، ص146.

⁵⁷⁴ - وفقا للمادة 4 من الأمر 15/74.

⁵⁷⁵ - د/ جديدي معراج "المرجع السابق" ص132 و131.

⁵⁷⁶ - Catherine Caille, Op-Cit. P 05.

2 - المشاكل التي تثار بالنسبة للوكلاء

إذا كانت مسألة إثبات الترخيص مقبولة وواضحة نسبياً يظهر تساؤل عن مجال الترخيص بمعنى هل له طابع عام ؟ هل له حدود لاسيما إذا ما تعلق الأمر بالوكلاء؟ من المسلم به أن احتفاظ المؤمن له بحراسة السيارة يكون بهذا الشكل مسؤولاً ومؤمناً له ولا يثار بشأنه أي إشكال لكن يثار هذا الأخير في حالة ما إذا عهد مالك السيارة سيارته لوكيل من أجل سياقته لمدة محدودة ولمهمة معينة فهل يستطيع الوكيل أن يأمل في التعويض في حالة ما إذا كان خارج عن سلطة المتبوع أو استعمال السيارة لمصلحته الشخصية بدون علم المؤمن له.

بالرجوع إلى أحكام المادة 136⁵⁷⁷ والتي تبنت النظرية الموسعة لمدلول العلاقة التبعية التي تجعل المتبوع مسؤولاً حتى وإن تصرف التابع خارج سلطته أو تجاوز مهامه إذ أن وضعية السارق والسائق الذي تجاوز حدود سلطته وفقاً لترخيص مختلفان تماماً وترتبان نتيجتان مختلفتان أي السارق لا يحصل على أي تعويض أما الثاني فيعوض كباقي الضحايا أو على الأقل يخفض من تعويضه⁵⁷⁸.

ولكن الملاحظ أن المتبوع هو الذي يعتبر حارس السيارة، يسأل عن أعمال تابع ه ليس فقط وفقاً وتبعاً لمسؤولية تابعه وإنما أيضاً وفقاً وتبعاً لضمان تابعه⁵⁷⁹

⁵⁷⁷ - تنص المادة 136 من قانون المدني الجزائري المعدل والمتمم بالقانون رقم 10/05 المؤرخ ب 20 يوليو 2005 على ما يلي : " يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبتها، وتحقق العلاقة التبعية و لو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه متى كان هذا الأخير يعمل لحساب المتبوع. "

⁵⁷⁸ - Boualeme Yaici, Op-Cit. p 118.

⁵⁷⁹ - د/إبراهيم الدسوقي أبو الليل " الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حدوث المرور " دراسة لضمان المباشر والضمان المؤمن وضمان الدولة لأذى النفس في القانون الكويتي، مقارنة بالفقه الإسلامي " دار السلاسل للطباعة والنشر ، الطبعة الأولى ، الكويت ، سنة 1985، ص211.

وبالتالي فلا يوجد من ناحية المنطق والقانون ما يحول دون إلزام المؤمن بتعويض الأضرار التي يحدثها التابع حتى وإن كان ذلك خارج المهام المستندة إليه ، إذ لا يمكن القول في هذه الحالة أنه يقود السيارة دون رضا مالكها⁵⁸⁰ ما دام لم يرتكب خطأ من الأخطاء التي تؤثر على تعويضه المدرجة في الاستثناءات الواردة على مبدأ التعويض التلقائي لضحايا حوادث المرور على أساس استبعاد تطبيق أي قانون بما في ذلك القانون المدني كل ما تعلق الأمر بحادث مرور ، هذا ما يعد انتصارا على القواعد العامة للمسؤولية لصالح المضرورين جسديا في حوادث المرور.

3 مدى ارتباط مسؤولية المالك للسيارة بالسرقة

نظرا لكثرة الحوادث الراجعة للسيارات المسروقة خصوصا من طرف الشباب المنحرف أصبح القضاء الفرنسي يميل إلى البحث عن وسيلة يربط بها مسؤولية المؤمن له ومن ثم حلول شركة التأمين محله ويتجنب بذلك الآثار السيئة ذات النتائج الاجتماعية الوخيمة على المتضررين إذا كان المسؤول عن الحادث هو السارق وحده وقد يكون في حالة عسر عن الأداء بخلاف المؤمن له وهكذا قضى في بعض الحالات القليلة بوجود مسؤولية المالك على أساس تفريطه في حراسة المركبة كتركها مفتوحة مع ترك المفاتيح بها ، الشيء الذي يعتبر تشجيعا على سرقتها بل إثارة لهذه السرقة⁵⁸¹ بالرغم من أن مثل هذه المسؤولية ليس لها علاقة مباشرة بالحادثة ومن ثم لا يمكن أن يكون ضررها مشمولا بالضمان ، ويظهر من هذا الحكم أن الدافع الاجتماعي طغى على المحكمة لحملها على

⁵⁸⁰ - FAIVRE-ROCHET, "Les nouvelles obligations de garanties due par l'assureur automobile aux victimes d'accidents de la circulation", RGAR, 1987, P 9.

⁵⁸¹ - ويلاحظ أن إهمال مالك السيارة بترك مفاتيح السيارة بها، لا يؤدي إلى اعتبار ذلك سببا مشتركا في وقوع

الحادث، لأن العبرة بالسبب المنتج وهو السبب الذي يؤدي في مألوف الأمور إلى وقوع حادث.

أنظر د/ محمد إبراهيم الدسوقي "تعويض الوفاة و الإصابة وتلف الممتلكات الناجمة عن حوادث مركبات النقل

السريع" المرجع السابق" ص21.

جعل صاحب السيارة مع ذلك حارس لها بل بالرغم من أن السرقة تؤدي إلى فقد هذه الحراسة، ومن الطبيعي أن يكون هناك ضمان وحلول لشركة التأمين⁵⁸² إذا ثبتت مسؤولية المؤمن له وهذا الفرض نادرا نظرا لأنه يستلزم توافر علاقة سببية بين خطأ مالك السيارة ووقوع الحادث والتي تنفي بلينقل السيارة من المالك إلى السارق⁵⁸³.

الفرع الثاني: إدانة شركاء السارق

حسب المادة 15 من الأمر 15/74 يبدو أن الشركاء أو الأعوان المدرجون في نظرية المساهمة والمنصوص عليه في المادة 42 من قانون العقوبات والتي تضع التفرقة بين المساهم والفاعل الأصلي والمنصوص عليه على التوالي ضمن المواد 41 و 42 ق.ع، حيث يظهر أن المشرع الجزائري قد أخذ بمعيار السبب إذ يعد فاعل أصلي كل من ساهم مساهمة مباشرة في تنفيذ الجريمة، في حين يعتبر المساهم كل من لم يشترك اشتراكا مباشرا فيها، أي أن الفاعل الأصلي يأخذ الحصة المباشرة، أما المساهم من يأخذ الحصة الغير مباشرة.⁵⁸⁴

وهذه التفرقة وإن كانت تبدو واضحة نسبيا في مجال الجرائم إلا أنها تثير بعض المشاكل بشأن جنحة سرقة السيارة والذين يكونون في نفس الوقت بداخله يعتبر فاعلين أصليين ولا مجال إذن للتفرقة بين الشخص الذي يتولى القيادة على أساس أنه سارق في حين أن الأشخاص الذين يكونون بجانبه على أساس أنهم شركاء.

وهذه التفرقة وإن كانت لها أهمية من جانب الإدانة الجزائية لاسيما من حيث العدول والعقاب إلا أنها عديمة الأهمية بالنسبة لتطبيق الجزاء المدني المنصوص عليه في

⁵⁸² - د/ إدريس الضحاك "المرجع السابق" ص114.

⁵⁸³ - أ/ غادة العطار، أ/ محمود عباس "المرجع السابق" ص 77

⁵⁸⁴ - د/ عبد الله سليمان "شرح قانون العقوبات الجزائري" القسم العام، الجزء الأول "الجريمة"، ديوان المطبوعات الجامعية، بدون طبعة، بن عكنون، الجزائر 2002، ص189 وما بعدها.

المادة 15 من الأمر إضافة إلى ذلك أن مسألة تملص الفاعل الرئيسي عن العقاب نظرا للأعذار القانونية كأن يكون في حالة جنون أو غير مميز... ، و أن المساهم في نفس الأحوال سليم عقليا فكل هذه المسائل يختص به القاضي الناظر في الشق الجزائي مع ضرورة تشييب الأحكام⁵⁸⁵ ولا يمكن بأي حال أن تمتد إلى القاضي الفصل في الدعوى المدنية كون أن هذه الأخيرة تتوقف نتائجها حين الفصل في الدعوى الجزائية ، أي تطبيق العقوبة المدنية يتوقف على ضرورة الإدانة الجزائية .

كما أن الحكم الجنائي البات الصادر ببراءة السارق أو الأعوان لعدم ثبوت الجرم في جانبه يحوز الحجة أمام المحكمة المدنية ويمتنع عليها أن تخالفه أو تعيد بحثه⁵⁸⁶.

وفي الأخير نود أن نشير أن مسألة المساهم أو الأعوان لا بد أن تكون مساهمتهم عمدية بمعنى إدراك المساهم للمساعدة المقدمة " قصد خاص " غير أن دراسة نظرية المساهمة ليس له مجال تطبيق في إطار تعويض حوادث المرور إلا إذا كان للمساهم مكانة في السيارة المسروقة وتعرض في نفس الوقت إلى أضرار جسمانية.

في نهاية المطاف فالاثنتين (الفاعل الرئيسي والمساهم) يسقط حقهم في التعويض وعليه لم يقر المشرع إلا بإعادة صياغة نص المادة 42 من قانون العقوبات التي تعاقب بنفس العقوبة الفاعل الرئيسي والشريك.

لاسيما وأن المشرع الجزائري ظهر قاسيا نوعا ما أي صارما تجاه السائق وهذه الوضعية جد منطقية تجسد حرصه على رقابة الطرق ومحو كل أشكال خطر السرقة⁵⁸⁷ التي أصبحت من المخاطر التي تهدد أمن وسلامة المواطنين وأموالهم.

⁵⁸⁵ - أ/ السيد خلف محمد "المرجع السابق" ص165.

⁵⁸⁶ - د/ محمد حسن منصور "تدخل السيارة في حادث المرور، مناهة مسؤولية القائد" "المرجع السابق" ص123.

⁵⁸⁷ - Boualeme Yaici, Op – Cit, P 119

المطلب الثاني: إلحاق أضرار جسمانية بالسائق و شركائه

لا يكفي لتطبيق الجزاء الجزائي على السارق وشركائه في توقيع العقوبة المدنية المنصوص عليها في المادة 15 من الأمر 15/74 إلا إذا تعرضوا إلى أضرار جسمانية الملازمة مع فعل سيطرة السيارة المسروقة حتى ولو لم تكن هذه الأخيرة هي المتسببة في الحادث، إذ أن العبرة تكون بالوضعية غير القانونية للسيارة محل الحادث.

كما أن العقوبة المدنية المنصوص عليها في المادة 15 من الأمر 15/74 لا تكون محلا للتطبيق على حد سواء بين السارق وشركائه إلا إذا كانوا قد تعرضوا إلى أضرار جسمانية، أما في حالة ما إذا تعرض السارق للأضرار الجسمانية ولم يتعرض الشركاء أو أحد الشركاء للأضرار فلا مجال للأعمال الجزاء المدني في الحالة الأخيرة.

المطلب الثالث: نتائج إدانة السارق وشركائه بجريمة سرقة المركبة و المسائل التي تثار بشأنها

إذ تمت الإدانة الجزائية وفقا لما تم شرحه سابقا تكون للعقوبة المدنية صداها في مواجهة السارق وشركائه (الفرع الأول)، مع ضرورة تعويض الأشخاص المنقولة بواسطة سيارة مسروقة (الفرع الثاني) مع إبداء رأينا في هذه المسألة (الفرع الثالث).

الفرع الأول: حرمان السارق وشركائه من التعويض

متى توفرت الشروط السابقة الذكر والخاصة بالإدانة للسارق وشركائه بجريمة سرقة السيارة تحل العقوبة المدنية المتمثلة في فقدان الحق في التعويض من طرف شركة التأمين متى نتج عن سرقة المركبة أضرارا جسمانية للسائق وشركائه ، إلا أن هذا السقوط لا يسري في مواجهة ذوي حقوقهم إذ يبقى الحق قائم بالنسبة إليهم في حالة وفاتهم وفقا للمادة 15 من الأمر 15/74.

إلا أنه بصدور المرسوم التطبيقي 37/80 لاسيما المادة 7 منه التي وسعت من دائرة المستفيدين من التعويض ليشمل السارق وشركائه في حالة بلوغ نسبة عجزهم الدائم الجزئي 66% أو أكثر كون أن هذا العجز يعادل حالة الوفاة أو بعبارة أخرى أن المتضرر في هذه الحالة هو عائلة السائق وشركائه.

مع الملاحظة أن المدين بالتعويض في حالة العجز الدائم الجزئي الذي يبلغ 66% أو أكثر هو صندوق ضمان السيارات "الصندوق الخاص بالتعويضات سابقا" وليس شركة تأمين .

الفرع الثاني: إخراج الأشخاص المنقولة بواسطة سيارة مسروقة

تنص المادة 2/15 من الأمر 15/74 ما يلي " ... ولا تسري هذه الأحكام وكذلك على الأشخاص المنقولين أو ذوي حقوقهم "، لذا يتعين علينا أولا تحديد المقصد بشخص المنقول حسب المادة هو كل شخص راكبا سواء كان بداخل المركبة أو صاعدا إليها أو نازلا منها⁵⁸⁸، بغض النظر عن نوع السيارة المسروقة سواء كانت مخصصة لنقل الركاب أو مخصصة لنقل البضائع أو سيارة أجرة... الخ.

بحيث أن الحكم يمتد ليشمل كل المركبات المسروقة بغض النظر عن نوعها كما هو الأمر بالنسبة للقانون الفرنسي⁵⁸⁹ إذ أن نص المادة يبين لنا إلزام المؤمن تجاه الراكب

⁵⁸⁸ - د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل "إلزام المؤمن بالتعويض و مدى رجوعه على المؤمن له و الغير المسؤول عن الضرر" "المرجع السابق" ص229.

د/ محمد إبراهيم الدسوقي "تعويض الوفاة و الإصابة و تلف الممتلكات الناجمة عن حوادث مركبات النقل السريع" "المرجع السابق" ص21.

⁵⁸⁹ - تنص المادة 2/8 من القانون الفرنسي الخاص بتعويض ضحايا حوادث المرور 677 سنة 1985 م .

« Les contrats d'assurance couvrant la responsabilité mentionnée au premier aliéné du présent article doivent également couvrir la responsabilité civile toute personnes ayant la garde au la conduite, même non autorisée, du véhicule, l'exception des professionnels de la réparation, de la vente et du contrat de l'automobile, ainsi que la responsabilité civile des passagers du véhicule objecté de l'assurance. »

التزاما مطلقا كما هو الحال بالنسبة للغير ضحايل حادث مرور ، رافضا بذلك كل أشكال التفرقة بين المركبات ، أي اعتبار التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث المركبات الآلية من عقود الإعتبار العيني لأنه يشمل تغطية جميع الحوادث التي تقع من السيارة أيا كان مرتكب الحادث سواء كان المؤمن له أو شخص من الغير.⁵⁹⁰

ولكن إذا كان نص المادة 2/15 جاء مطلق في عدم التفرقة بين نوع المركبة المسروقة بشأن تعويض الأشخاص المنقولة بواسطته ، فهل الحكم يمتد لتعويض الأشخاص المنقولين بغض النظر عن نيتهم؟ بعبارة أخرى هل أراد المشرع إقصاء الشخص العالم بالسرقة من التعويض أي هل يجب على القاضي التفرقة بين حسن نية الشخص المنقول وسوء نيته ؟

قبل معرفة موقف المشرع الجزائري لا بد من معرفة وضعية التشريع الفرنسي الذي يعتبر مصدرا له انطلاقا من موقف الاجتهاد القضائي الفرنسي إذ عرفت المحاكم الفرنسية تطورا.

ففي المرحلة الأولى أظهرت مرونة كبيرة تجاه الأشخاص المنقولة التي تعرف المصدر الغير شرعي وذلك بقرار Palicot المؤرخ في 19/07/1966 ووقائعه تتعلق بالسيدة Palicot القاطنة مع السارق المستفيد من السيارة ودعم مالي دون جهلها لمصدرها الغير الشرعي، القرار المتخذ رفض بوضوح جريمة التستر على المجرم. ولكن في المرحلة الثانية أظهر الاجتهاد القضائي الفرنسي تغييرا مفاجئا لموقفه بالانشغال بالقمع.

وفي قرار عن الغرفة الجنائية لمحكمة النقض في 9 جويلية 1970 والتي يقضي بضرورة التمييز بين حسن نية الشخص المنقول وسوء نيته ، بحيث يعتبر التستر على

⁵⁹⁰ - أ/ عادل زيد عبد الله المطيري "المرجع السابق" ص 110 .

جنحة السرقة بمثابة جريمة مستقلة بذاتها⁵⁹¹. وهذا ما جسده المشرع الجزائري في المادة 387 من قانون العقوبات⁵⁹² وبالتالي فإن كان الشخص المنقول سريء النية يعرف المصدر الغير الشرعي للسيارة ورغم ذلك يتمادى بالتواطؤ مع السارق بدون إكراه أو عنف يعتبر بمثابة عون أو شريك للسارق والتي تدخل في مضمون المادة 1/15 من الأمر 15/74.

الفرع الثالث: رأينا في الموضوع

في رأينا أن الشخص المنقول السيئ النية والذي تعرض إلى أضرار جسمانية من جراء حادث مرور يسقط حقه في التعويض طالما كانت السيارة محل السرقة حسب مقتضيات المادة 15 من الأمر، بحيث أن سوء نية الشخص المنقول تجسد وحدة الركن المعنوي للمساهمة الجنائية لجريمة السرقة بشرط أن يكون بعيدا كل البعد عن أشكال الإكراه أو العنف حتى و أن كانت المادة 2/15 جاءت مطلقة بعيدا عن التمييز بين حسن النية و سوءها إلا أن المقتضيات العملية أمام المحاكم جرت على التمييز بين حسن النية و سوء نية الشخص المنقول وتقدير هذه المسائل تخضع للسلطة التقديرية للقاضي وفقا للملابسات أو المعايينات... الخ⁵⁹³ كما أن تعويض الشخص المنقول بحسن نية وذوي حقوق تبقى محفوظة.

⁵⁹¹ - Boualeme Yaici, Op-Cit. P 121.

⁵⁹² - تنص المادة 1/387 من قانون العقوبات "كل من أخفى عمدا أشياء مختلسة أو مبددة أو متحصلة من جناية أو جنحة في مجموعها أو في جزء منها يعاقب بالحبس من سنة على الأقل إلى خمس سنوات على الأكثر وبغرامة من 500 إلى 20.000 دج."

أنظر شرح هذه الجريمة د/ محمد بوسقيعة "المرجع السابق" ص 369.

د / محمد صبحي نجم "المرجع السابق" ص 179

⁵⁹³ - لاسيما وإن كان الأمر 15/74 قد حدد مسبقا نوعية التعويضات وقدرها في الجدول الملحق للأمر فإن هذا لا يعني

بأن المشرع قد أزال للقاضي صلاحية الفصل في المنازعات وممارسة حق المراقبة المخول له قانونا على تطبيق

النصوص ، ملف رقم 36647 قرار بتاريخ 1986/02/11 نشرة القضاة العدد 46، الجزائر، ص 98.

انظر أ/ بلخضر مخلوف "المرجع السابق" ص 29.

المبحث الرابع: تعويض السائق و/ أو المالك المخالف لشروط عملية نقل أشخاص أو الأشياء

في إطار تنظيم حركة المرور عبر الطرق وتوفير الأمن والأمان للأفراد والمجتمع كان على المشرع قمع كل من تسول له نفسه مخالفة إجراءات المروية التي يكون من شأنها مضاعفة الخطر المؤمن منه لاسيما إذا ما تعلق الأمر بعملية النقل مما ينتج عنها من خسائر سواء كانت بشرية التي تجسدها هذه العملية أو مادية فبالإضافة للجزاء الجزائي، ضمنه المشرع بعقوبة مدنية في مواجهة السائق و / أو المالك الذي يتولى نقل أشخاص بعوض ودون الحصول على رخصة (المطلب الأول) أو حالة السائق أو المالك الذي يتولى نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تعويض السائق الذي يتولى نقل أشخاص بعوض ودون الحصول على رخصة

تنص المادة 2/5 " يسقط الحق في الضمان.....

2. عن السائق أو المالك لنقله وقت الحادث أشخاصا بدون عوض ، ولا إذن مسبق قانوني فيما إذا لحقت بهؤلاء الأشخاص أضرار جسمية...."

كملاحظة أولية لهذه المادة يبدو أن هناك خطأ في الصياغة كون أن المادة ذكرت

عبارة " بدون عوض" مما يجعلنا نتساءل هل المقصود بعوض أو بدون عوض؟

لذا يتعين علينا الرجوع إلى النسخة الفرنسية للمرسوم التطبيقي 34/80 والتي تنص

Le conducteur et / ou propriétaire, pour avoir au "Art 05 / 2 :
moment du sinistre, transporté des personnes à titre onéreux sous
l'autorisation préalable réglementaire, dans le cas ou ces personnes
ont subit des dommages corporels ."

والواضح من المادة أنها ذكرت عبارة « onéreux » أي "بعوض" ولكن حسب

المادة 3 من الدستور فإن اللغة العربية تعتبر اللغة الرسمية في الجزائر ويجب أن يتمتع

القاضي عن أية مناقشة التي يمكن أن تثار إذ أن الأولوية تكون للنص المحرر باللغة

العربية، ومع ذلك فإن مثل هذا التحليل يعاكس لا ريب قصد ونية السلطة التي أصدرت

المرسوم 34/80 وهي معاقبة السائق و/أو المالك الذي يخالف النصوص القانونية المتعلقة

بنقل الأشخاص والتي تفرض على الراغبين في ممارسة هذه النشاطات أن يكونوا قد

تحصلوا على إذن مسبق قانوني من الهيئات العمومية المختصة وعليه ينبغي الأخذ بعين

الاعتبار النص المحرر باللغة الفرنسية⁵⁹⁴ كما أن نفس صيغة المادة نجده في الشروط

⁵⁹⁴ - أ/ أحمد طالب " العدد الأول " المرجع السابق " ص 240.

النموذجية المنظمة لعقد التأمين لاسيما الدليل الصادر عن الشركة الوطنية إذ نلاحظ أن المقصود هو " بعوض " وليس " بدون عوض " ⁵⁹⁵، كما أن الإذن المسبق لا يمكن الحصول عليه من أجل نقل الأشخاص بدون عوض. ⁵⁹⁶

وبالتالي تكون صياغة المادة صحيحة على الشكل الآتي "يسقط الحق في الضمان..."

2. عن السائق و/ أو المالك لنقله وقت الحادث أشخاصا بعوض ولا إذن مسبق قانوني فيما إذا لحقت بهؤلاء الأشخاص أضرار جسمية.

ولتطبيق السقوط الوارد في المادة أعلاه يكون الأمر مرهون بضرورة توافر مجموعة من الشروط (الفرع الأول) والتي يتحدد على آثارها نتائج (الفرع الثاني).

الفرع الأول: شروط سقوط الحق في التعويض

تضع المادة 2/5 مجموعة من الشروط من أجل تطبيق العقوبة المدنية إذ يجب أن يتولى السائق نقل أشخاص بعوض (أولا) مع عدم حصوله على إذن قانوني لذلك (ثانيا) مع ضرورة إصابة السائق أو المالك بأضرار جسمية جراء الحادث (ثالثا) صدر حكم قضائي بالإدانة (رابعا).

أولا: أن يتولى السائق نقل الأشخاص بعوض

إن المشرع الجزائري وفقا لهذا الشرط قد استبعد السائق و/أو المالك الذي يتولى عملية النقل بدون عوض مما يضطر بنا إلى التساؤل عن جدوى هذا التمييز الذي يكون حسب رأينا يستند إلى التفرقة بين سوء وحسن نية السائق، كون أن السائق الذي يتولى

⁵⁹⁵ - المادة 49 من عقد التأمين ، الشركة الوطنية للتأمين " السيارات" الشروط العامة تأشيرة وم/و ع م / مت رقم 01 بتاريخ 1997/08/30، ص24.

⁵⁹⁶ - Lahlou Khiair Ghenima, Op-Cit, p 232.

نقل الأشخاص بدون عوض يكون حسن النية وعدم توفر عنصر الاعتياذ لديه، مما يترتب عليه في عدم رغبته في مخالفة النصوص القانونية الخاصة بنقل الأشخاص المحددة من طرف السلطات مما يؤدي إلى عدم تأثير مسلك السائق الطوعي والخيري⁵⁹⁷، عكس السائق الذي يتولى نقل أشخاص بعوض أين تتجسد سوء نيته من خلال توفر فيه عنصر التكرار و الإعتياذ في حمل الركاب بعوض⁵⁹⁸ التي تنطوي على مخالفة صريحة للنصوص القانونية التي تحدد شروط وكيفيات نقل الأشخاص عبر المسالك بعوض. كما أن مسألة التمييز بين نقل الأشخاص بعوض أو بدون عوض تنحصر فقط في السائق الذي يتولى عملية النقل⁵⁹⁹ وذلك من أجل تطبيق الحكم الوا رد نص المادة 2/5.

ولا يتعدى ذلك إلى التمييز بين الأشخاص المنقولين بمقابل أو بدون مقابل وذلك كون أن التأمين الإجباري على السيارات كقاعدة عامة يغطي كافة الأضرار التي تحل بجميع ركاب السيارة أي كان نوعها ويستوي في ذلك أن يكون نقل الركاب قد تم بمقابل أو بالمجان وهذا المبدأ مستقر عليه في القانون الفرنسي لاسيما المادة 3 من قانون 5 جويلية 1985⁶⁰⁰ كذلك بالنسبة للقانون الجزائري حسب المادة 8 من الأمر

⁵⁹⁷ - د/ محمد الدين صدقي، د/ محمد توفيق المنصور، د/ محمد الأمين الهواري، و /أ/ حسن محمد عبد الحق "المرجع السابق" ص 188 .

⁵⁹⁸ - د/ إدريس الضحاك "المرجع السابق" ص 131.

⁵⁹⁹ - كون أن التأمين الإجباري شاملة لكل الركاب سواء كان ذلك بمقابل أو بالمجان دون تمييز أو تحفظ.

أنظر د/ محمد حسن منصور " المسؤولية عن حوادث السيارات " "المرجع السابق" ص 229.

⁶⁰⁰ - تنص المادة 3 من قانون 5 جويلية 1985 الخاص بتعويض ضحايا حوادث المرور في فرنسا على ما يلي:

" les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres a moteur, sont indemnisés des dommages résultant des atteintes a leur personne qu'elles ont subis, sans que puisse leur être opposée leur propre faculté a l'exception de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident. "

15/74، بحيث تشمل مظلة التأمين الراكب بالمجان سواء كان على سبيل المجاملة أو الراكب الذي ينطوي نقله على مصلحة مادية أو أدبية للناقل و لو لم يحصل منه على أجر نقدي⁶⁰¹.

أما بالنسبة للأمر الثاني الوارد في المادة 2/5 والتي ذكرت عبارة "السائق و/أو المالك" فالأصل أن السائق هو الذي يتولى نقل أشخاص بعوض وبدون إذن قانوني لاسيما إذا كان السائق هو المالك، لكن إن حدث وان كان السائق المركبة شخص غير مالك لها فإن تطبيق السقوط الحق في التعويض يسري في حق السائق و المالك معا كون أن هذا الأخير يعتبر قد شارك في الخطأ الوارد في المادة 2/5 من المرسوم التطبيقي⁶⁰² بشرط أن يكون للمالك مكان في السيارة أي بداخلها وتعرض في نفس الوقت إلى أضرار جسمية أثناء الحادث.

كما أن حكمة المشرع الجزائي في تطبيق الجزاء المدني على السائق حتى ولو لم يكن هناك مالك للسيارة يتجلى في نظرنا في ضرورة امتناع السائق عن سيطرة السيارة المخالفة لشروط النقل الذي يجب أن يتحرر منها قبل السير وفق لما تمليه القوانين المنظمة لشروط سيطرة نوع من أنواع المركبات.

وعبيري هذا الحكم بنفس الشروط على حالة السائق و/أو المالك المخالف لشروط نقل الأشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان وفقا للمادة 3/5 من المرسوم التطبيقي 34/80 والذي سوف تتناوله في المطلب القادم.

وكنتيجة لهذا العرض يتحقق الشرط وفقا لمقتضيات نص المادة 2/5 وذلك بقيام السائق بنقل أشخاص بعوض.

⁶⁰¹ - د/محمد حسين منصور "المسؤولية عن حوادث السيارات" "المرجع السابق" ص226.

⁶⁰² - Lahlou Khiar Ghenima, Op-Cit, p 230.

ثانياً: عدم الحصول على إذن قانوني لنقل الأشخاص

لا يكفي الشرط نقل أشخاص بعوض من أجل تطبيق حكم السقوط الوارد في المادة 2/5 من المرسوم التطبيقي 35/80 إذ لابد من انعدام الإذن القانوني لنقل الأشخاص المجسد في ضرورة الحصول على رخصة استغلال مسلمة من طرف السلطات المختصة. مما يدعو للتساؤل عن أهم الشروط التي يجب أن تتوفر في السائق و/أو المالك لنقل الأشخاص بصفة قانونية ؟

بالرجوع إلى قانون رقم 13/01⁶⁰³ والمنشور رقم 035 المؤرخ في 28 جانفي 2001⁶⁰⁴.

لاسيما المادة 1،2/4 من هذا الأخير التي تقضي بما يلي " تخضع ممارسة نشاط النقل العمومي للمسافرين عبر الطرقات إلى رخصة مسلمة وفقاً للشروط التالية"⁶⁰⁵ وكذلك

⁶⁰³ - المؤرخ في 13 جمادي الأول 1422 الموافق لـ 7 أوت 2001 الذي يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه لاسيما القسم الثالث المعنون "نقل الأشخاص عبر الطرقات"، (الجريدة الرسمية رقم 44 لسنة 2001، ص5).

⁶⁰⁴ - الذي يتضمن تحديد كفاءات تطبيق الأحكام المتعلقة بشروط ممارسة أنشطة نقل المسافرين والبضائع عبر الطرقات.

⁶⁰⁵ - إيداع على مستوى مديرية النقل الولائية ملف يتضمن الوثائق التالية :

- طلب خطي .

- نسخة أو نسخ واضحة للبطاقة أو البطاقات الرمادية أو وصل الإيداع مصادق عليها.

- نسخة أو نسخ واضحة لدفتر أو دفاتر الصيانة سارية المفعول مصادق عليه.

- نسخة أو نسخ من عقد أو عقود الإيجار المؤقتة دون السائق لمدة تساوي أو تفوق سنة (في حالة استئجار

العربة أو العربات).

- قائمة المستخدمين على متن العربة و وثائق إثبات حسن سيرتهم وتأهيلهم المهني (رخصة السياقة، شهادة

السوابق العدلية).

- شهادة التأمين .

- نسخة مصادق عليها من عقد التوثيق لتأسيس الشركة (في حالة الأشخاص المعنوية).

- إثبات إقامة أو المقر الاجتماعي.

- حيازة وسائل النقل عن طريق الملكية أو الإيجار متلائمة مع نوعية الخط المطلوب.

الأمر بالنسبة لرخصة الإستغلال خدمة نقل العمال للحساب الخاص والمنصوص عليه في المادة 26 الفقرة الأخيرة من قانون رقم 13/01، كذلك الحكم بالنسبة لرخصة الإستغلال لخدمة نقل العمال من طرف المتعامل للنقل العمومي، والترخيص لنقل الطلبة كذلك الأمر بالنسبة للترخيص الذي يتضمن استعمال عربة احتياطية للنقل العمومي للمسافرين، وبالتالي فكل نوع من أنواع النقل المذكورة أعلاه تتضمن بالضرورة إبرام عقد تأمين خاص إضافة للتأمين الإجباري المنصوص عليه في المادة 1 من الأمر 15/74 يغطي مسؤوليتهم المدنية اتجاه الأشخاص المسؤولين⁶⁰⁶.

وبالتالي فلكي ينطبق سقوط الحق في التعويض والمنصوص عليه في المادة 2/5 من المرسوم التطبيقي 34/80 يجب أن تثبت السلطات المعنية أن السائق الذي يتولى نقل الأشخاص غير الحاصل على إذن أو رخصة الإستغلال المبين ين أعلاه وذلك وقت الحادث.

أما إذا كان عدم الحصول على إذن أو رخصة الإستغلال قبل الحادث فلا يتصور تطبيق الحق في التعويض إذ تستبعد هذه الأخيرة لفتح المجال أمام المخالفة المنصوص عليها في المادة 86⁶⁰⁷ والتي تكمن في ممارسة نشاط نقل الأشخاص والبضائع دون الرخصة المطلوبة، أما بالنسبة للعقوبة فتتمثل في عقوبة إدارية و جزائية⁶⁰⁸.

أن يكون الخط المطلوب مسجلا ضمن مخططات النقل الوطنية.

⁶⁰⁶ - تنص المادة 1/166 من قانون رقم 04-06 المتعلق بالتأمينات على ما يلي "يجب على الناقلين العموميين

للمسافرين عن طريق البر أن يكتبوا تأميناً يغطي مسؤوليتهم المدنية تجاه الأشخاص المنقولين".

⁶⁰⁷ - تتمثل العقوبة الجزائية الواردة في المادة 86 من الأمر 03-09 التي تنص على ما يلي: "يعاقب بغرامة من

50.000 دج إلى 150.000 دج كل شخص يخالف الأحكام التي تنظم النقل الخاضع للرخصة، دون الإخلال بالتوقيف

الفوري للمركبة والعقوبات الإدارية المنصوص عليها من هذا القانون".

⁶⁰⁸ - إضافة للعقوبة الإدارية الواردة في المادة 29 من النظام النموذجي لاستغلال خدمات نقل المسافرين العمومي

البري (الجريدة الرسمية رقم 60 المؤرخة في 10 سبتمبر 1997 ص 25) على ما يلي "تشكل مخالفات من هذا النظام

ثالثاً: إصابة السائق و/أو المالك بأضرار جسمية أثناء الحادث

يجب التذكير هنا أن مجال الأمر 15/74 والمراسيم التطبيقية له هو الأضرار الجسمية وبالتالي فلا مجال لأعمال العقوبة المدنية التي تتجسد في سقوط الحق في التعويض إلا إذا كانت هناك أضرار جسمية لحقت بالسائق المضرور أو المالك بصريح المادة 2/5: "فيما إذا لحقت بهؤلاء الأشخاص أضرار جسمية..."، كما يجب التنبيه هنا أن السقوط الحق في التعويض السائق الذي يتولى نقل أشخاص بعوض ولا إذن سبق يمتد حتى ولو لم يكن السائق هو المسؤول أو الم تسبب في الحادث، فلا يمكن أن يكون السائق مستفيد من التأمين على مسؤولية السيارة من أجل الحصول على تعويض عن الأضرار الجسدية⁶⁰⁹ وفقاً للعقوبة المدنية كما أن السقوط لا يشمل فقط السائق بل يمتد مداه إلى المالك طالما كانت له مكانة في السيارة المخالفة لشروط نقل الأشخاص بعوض و تعرض في نفس الوقت إلى الأضرار الجسمية الناجمة عن نفس الحادث.

مما يأتي و يعاقب عليه بعقوبة إدارية منصوص عليها في المادة 30 أدناه ... 3 - مخالفة من الدرجة الثالثة ممارسة نقل المسافرين العمومي من دون تسجيل أو اعتماد ضروري".

تنص المادة 30 من نفس القانون على ما يلي: "يعاقب على المخالفات من الدرجة الثالثة المنصوص عليها في المادة 29 أعلاه بإيقاف العربة مدة 45 يوماً أو السحب المؤقت للرخصة مدة قد تصل إلى ثلاثة أشهر ويتم السحب المؤقت من طرف الوالي بناء على رأي لجنة العقوبات الإدارية. وفي حالة العود التي تلي النطق بالعقوبة السابقة يتم السحب النهائي من طرف الوزير والمكلف بالنقل باقتراح الوالي المختص إقليمياً".

المادة 31: "يجب أن تكون العقوبات عن المخالفات من الدرجة الثالثة موضوع نشر واسع بإرسال نسخة من المحضر إلى وزارة النقل، مديرية النقل البري، وإلى كافة مديريات النقل الولائية التي تعد قوائم قصد التعرف على العائدين".

⁶⁰⁹ - Albert Calvaut " les grands principes des assurances" édition Delmas, France, 1997, P 273.

رابعاً: صدور حكم جنائي نهائي بالإدانة

تبدو للوهلة الأولى من خلال ملاحظة نص المادة 2/5 من المرسوم التطبيقي

34/80 أن الشروط السابقة الذكر تكون مبدئياً كافية لتطبيق سقوط الحق في التعويض

بالنسبة للسائق، إلا أن الجانب العملي يفرض صدور حكم نهائي بات ضد السائق

و/أو المالك المتضرر بإدانته بنقل أشخاص بمقابل ودون حصوله على إذن قانوني مسبق

وفي هذه الحالة يبقى القاضي هو الوحيد المؤهل لتحديد مدى توافر شروط المادة 2/5 من

خلال صحة الوثائق الثبوتية لممارسة نشاط النقل من عدمه والتي تكون في الحالة الأخيرة

حجة على السائق من خلال تطبيق العقوبة المدنية و المتمثلة في سقوط الحق في

التعويض.

الفرع الثاني: حرمان السائق و / أو المالك المضرور من التعويض

متى توافر الشروط السابق شرحها تفتح المجال لتطبيق العقوبة المدنية والتي تتمثل

في سقوط الحق في الضمان بالنسبة للسائق المخالف لشروط نقل أشخاص بعوض و دون

حصوله على رخصة مسبقة ويمكن أن يمتد السقوط ليشمل مالك السيارة وفقاً لما تم

شرحه في حالة ما إذا لحقت به أضرار جسيمة أثناء الحادث.

إلا أن الحق في التعويض يبقى مضمون في حالة ما إذا بلغت نسبة العجز الجزئي

الدائم 66%، أو أكثر أما في حالة الوفاة فلا يسري السقوط في مواجهة ذوي الحقوق وفقاً

لما هو مقرر في المادة 5 الفقرة الأخيرة التي تقضي " ومع ذلك لا يحتج بسقوط هذه

الحقوق على المصابين أو ذوي حقوقهم و علاوة على ذلك لا يمكن أن يسري على ذوي

الحقوق في الفترتين الأولى و الثاني السابقتين أو على الأقل على الأشخاص الذين يعيلونهم

في حالة العجز الدائم الجزئي الذي يزيد على 66%.

مع العلم أن السائق أو المالك الذي يتولى نقل الأشخاص بعوض ودون إذن قانوني

منصوص عليه في الفقرة الثانية من المادة 5 من المرسوم التطبيقي 34/80.

كما أن المدين بالتعويض في هذه الحالة هو صندوق ضمان السيارات وفقا للمادة 6 من المرسوم التطبيقي 37/80.

كما يجب التذكير هنا أن الحرمان من التعويض لا يقتصر إلا على السائق أو المالك و لا يمتد إلى عمال سيارة النقل الذين يكونون بداخلها و تعرضوا لأضرار جسمية جراء الحادث.

لذا نستحسن موقف المشرع الجزائي في بقاء الضمان ساري المفعول في مواجهة العامل المضرور، كون أن هذا الأخير لا تكون له أية دراية بالوضعية الغير قانونية للسيارة المتمثلة في عدم حصول مالكيها و / أو سائقها على رخصة من جهة و تلقائية التعويض المجسدة في الأمر، عكس المشرع المصري الذي استثناهم من الضمان.⁶¹⁰

المطلب الثاني: تعويض السائق و/أو المالك الذي يتولى نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان

من أجل ضمان السلامة المرورية وحفظ أرواح الأشخاص و الممتلكات كان لابد من إيجاد أساليب يكون لها الهدف المرجو منها في تقادي وقوع الحوادث أو التقليل من خطورتها الذي لا ينفك إلا بضرورة تدخل المشرع عبر نصوص قانونية وقائية وعلاجية من أجل فرض شروط المحافظة على الأمان التي تقتضيه عملية النقل لاسيما وأن المشرع لم يكتف بفرض الجزاء الجزائي فحسب بل ضمنه بجزاء مدني.

وفقا لمقتضيات نص المادة 3/5 من المرسوم التطبيقي 34/80 التي تنص على ما يلي "يسقط الحق في الضمان ...

⁶¹⁰ - د/ فايز أحمد عبد الرحمن، "التأمين في المسؤولية عن حوادث السيارات"، "المرجع السابق" ص 31.

3- عن السائق و/أو المالك الذي يحكم عليه وقت الحادث ، لنقله أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان المحددة في أحكام القانونية و التنظيمية الجاري بها العمل..."

لدراسة السقوط الخاص بهذه المادة يجب توافر مجموعة من الشروط
(الفرع الأول) وما يتخلله من نتائج (الفرع الثاني) مع إبداء رأينا في الموضوع
(الفرع الثالث).

الفرع الأول: شروط تطبيق سقوط الحق في التعويض

تتخصر هذه الشروط في أن يتولى السائق نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان (أولا) وأن يلحق بالسائق و/أو المالك أضرار جسمية أثناء الحادث محل النقل (ثانيا) وإن يصدر حكم قضائي بالإدانة (ثالثا) لذا سوف نتناول.
أولا: أن يتولى السائق نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان
يعتبر عقد التأمين من عقود حسن النية⁶¹¹ الذي يقتضي اتخاذ التدابير اللازمة من أجل التقليل من عواقب الخطر عند حدوثه أو من أجل اتخاذ الحيطة اللازمة والحماية الكافية لدفع الخطر، كما يلتزم المؤمن له كذلك بضرورة احترام الالتزامات الأخرى التي يفرضها تشريع خاص والتي يكون من شأنها اتقاء الأخطار أو تقليل أو تقليص الأضرار الناجمة عنها إلى أدنى حد ممكن⁶¹²، وبالتالي فإن التأمين من المسؤولية الناشئة عن حوادث المرور لا يغطي الأضرار التي تصيب السائق أو المالك الناجمة عن نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان وهذا إلا تطبيق للقواعد العامة

⁶¹¹ - د/ محمد حسام محمود لطفي "المرجع السابق" ص100.

د/ رمضان أبو السعود "أصول التأمين" "المرجع السابق" ص400.

د/ أحمد شرف الدين "المرجع السابق" ص80.

أ/ بصري محمد صالح، أ/ علاء رضا مهدي، أ/ شكر محمد أحمد "المرجع السابق"، ص33.

⁶¹² - د/ عبد الرزاق بن خروف "المرجع السابق" ص143.

المنصوص عليها في مادة 4/15 من القانون رقم 04/06 المتعلق بالتأمينات⁶¹³ التي تنص على ما يلي "... يلزم المؤمن له ...

4- باحترام الإلتزامات التي اتفق عليها مع المؤمن وتلك التي يفرضها التشريع

الجاري به العمل ولاسيما في ميدان النظافة والأمن لاتقاء الأضرار أو تحديد مداها"

وبالتالي فإن شروط المحافظة على الأمان يمكن تحديده بموجب العقد أو بموجب

تشريع خاص وما دما هنا بصدد نقل أشياء أو أشخاص حسب نص المادة 3/5 يجب

علينا الرجوع إلى النصوص التي تنظم حالات نقل الأشخاص أو الأشياء لإستتباط شروط

المحافظة على الأمان من جهة، ومن جهة أخرى قانون 03-09 الذي يتعلق بتنظيم حركة

المرور عبر الطرقات وسلامتها و أمنها إذ يجب التذكير في هذا المقام بأن شروط

المحافظة على الأمان كثيرة ومتنوعة وسوف تقتصر دراستنا على أهمها.

1 -الشروط المتعلقة بالمركبة موضوع السير

يخضع وضع العربات في السير إلى فحص تقني تقوم به المصالح المؤهلة⁶¹⁴ بغية التأكد

من أنها صالحة للسير ومن صيانتها⁶¹⁵ ومن وضع الإشارة الموافق عليها ويجب أن

تجهز على الخصوص بعدة تجهيزات والتي يكون من شأنها تقليل أو تفادي الحوادث⁶¹⁶.

⁶¹³ - المتعلق بالتأمينات.

⁶¹⁴ - Maurice Cazaux " Le control technique des véhicules" " Auto Expertise" Ed E.T.A.I, N° 109 1984, Paris, France, P 34.

⁶¹⁵ - وفي حالة عدم الاستجابة لهذا الإجراء يعاقب بالحبس من شهرين (02) إلى ستة أشهر (06) وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين ،أنظر المادة 63 من الأمر 03.09.

⁶¹⁶ - و تتمثل هذه التجهيزات في علبة الإسعافات الأولية الإستعجالية، مطفأة حريق أو عدة مطافئ تكون صالحة للإستعمال، مثلث إشارة العطل ،كما يجدد الفحص التقني للسيارة كل ستة أشهر على حساب الناقل.

أنظر المادة 21 من النظام النموذجي لاستغلال خدمات نقل المسافرين العمومي البري ،القسم الثاني ،"قواعد وضع العربات في السير المتعلقة في نقل المسافرين العمومي البري".

د/إدريس الضحاك " المرجع السابق" ص119.

2- الشروط التي تقتضيها عملية نقل الأشخاص

يجب أن يتم نقل الركاب داخل المركبة و إذا تم خارجها (على سقفها أو على جناحها أو على درجة الصعود أو الهبوط) يكون ذلك مخالف لشروط الأمان التي يقتضيها القانون والتي يكون من شأنها سقوط الحق في الضمان، كذلك الأمر بالنسبة للجرارات فتكون قد خرقت شروط الأمان إذا نقل الجرار عدد من الأشخاص يفوق عدد الأماكن التي حددها الصانع مهما كان عمر الراكب، أما فيما يتعلق بالآليات ذات العجلتين أو الثلاث عجلات إذا أن الأصل لا يركب إلى جانب السائق إلا راكب واحد، أما بالنسبة للمقطورات أو شبه المقطورة⁶¹⁷ فيجب أن تكون معدة أصلاً من قبل الصانع للنقل وإن كانت كذلك فلا يجوز نقل الركاب إلا بداخلها⁶¹⁸.

3- زيادة عدد الركاب عما هو مسموح به في دفتر تسيير المركبة الآلية

يترتب عن زيادة عدد الركاب في السيارة عن غير المرخص به زيادة للمخاطر التي تتعرض لها و تجعلها أكثر احتمالاً في وقوعه وأشد خطراً في مداه⁶¹⁹، مما تعتبر

د/محمد وحيد عبد الباري و د/علي السيد الديب " إدارة الخطر و التأمين التجاري و الاجتماعي " كلية التجارة بدون طبعة ، القاهرة ، مصر ، بدون سنة النشر ، ص 352

د/بيومي صقر " المرجع السابق " ص 518.

⁶¹⁷ - انظر القسم الخامس من الفصل الثاني من المرسوم رقم 281-04 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق (الجريدة الرسمية عدد 76 سنة 2004).

⁶¹⁸ - د/راشد راشد " مرجع سابق " ص 207.

⁶¹⁹ - د/إبراهيم الدسوقي أبو ليل " التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسؤول عن الضرر " المرجع السابق " ص 228.

خرق صريح لشروط المحافظة على الأمن ينتج عنه سقوط الحق في الضمان بالنسبة للسائق أو مالك المركبة⁶²⁰.

4- زيادة حمولة السيارة عما هو مسموح بدفتر تسيير المركبة الآلية

لاشك أن زيادة حمولة المركبة عن الحد المقرر لها و الموضح برخصة تسييرها يؤدي إلى زيادة درجة احتمال وقوع حوادث فيها وبالتالي زيادة احتمال وقوع الخطر⁶²¹ لذلك فإن زيادة حمولة السيارة و تجاوزها الحد المقرر لها تعتبر حالة من حالات سقوط حق المؤمن له في التأمين لما يترتب عليها من مخاطر⁶²².

5- مخالفات شروط الإستغلال

يلتزم الناقل باكتتاب التأمين ضد أخطار المسؤولية المتعلقة بسير العربات و الخدمات التي يقدمها إلى المسافرين⁶²³، لاسيما وأن الناقل ملزم باحترام نظام شرطة محطات النقل البري و المحطات الحضرية⁶²⁴ بالإضافة إلى الإلتزامات المذكورة أعلاه والتي تسري كذلك بالنسبة لناقل البضائع عبر الطرق كما يمكن التصريح على بعض الإلتزامات في هذا الشأن مثل

- عدم نقل أشخاص في المركبات المخصصة لنقل البضائع.

- إلتزام بالمسار المحدد من طرف السلطات بالنسبة لنقل البضائع أو الأشخاص.

ومجمل القول يمكن حصر معظم المخالفات المستوحاة من الجانب العملي والتي

تؤدي في نفس الوقت لمخالفة شروط المحافظة على الأمان

⁶²⁰ - أ/حجي حمود زهران العاجي "مرجع سابق" ص 329 .

⁶²¹ - أ/حجي حمود زهران العاجي "مرجع سابق" ص 331 .

⁶²² - إبراهيم الدسوقي أبو ليل "التزام المؤمن بالتعويض ومدى رجوعه على المؤمن له وعلى الغير المسؤول عن الضرر" "المرجع السابق" ص 228.

⁶²³ - من المادتين 7 و 12 من النظام النموذجي لاستغلال خدمات نقل المسافرين العمومي البري على التوالي .

- الوقوف في غير الأماكن المحددة بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص .

- تجاوز السرعة المحددة لهذه المركبات

- الحمولة الخطرة أو غير موثوقة الرباط⁶²⁵

- استعمال المركبة في غير الغرض المسمى بدفتر ترخيصها.

ويجب التذكير هنا أن إلزام المؤمن بضمان وتعويض الأضرار الناجمة عن

حوادث السيارات مرتبط بإلتزام المؤمن له بدفع قسط التأمين المستحق ولما كان هذا

الأخير يتوقف تحديده على عدة اعتبارات منها الغرض المحدد لها والمبين بدفتر

ترخيصها⁶²⁶، ومن بين أهم وأخطر المخالفات المستوحاة من الواقع العملي هو نقل مواد

خطيرة على المركبة المؤمن عليها مما يولد نقلها مضاعفة الأضرار الناجمة عن الحوادث

المرورية، لذا حرص المشرع الفرنسي منذ زمن بعيد إلى حماية المتضرر مما أدى به

إلى ضرورة إقرار تغطية التأمين على السيارات لتلك المخاطر إلا أنه نظرا للطبيعة

الخاصة للمخاطر أخرجها المشرع الفرنسي من نطاق التأمين الإجباري العادي وأخضعها

لنوع آخر من التأمين الملزم⁶²⁷.

وهذا ما جسده فعلا المشرع الجزائري في المادة 2/4 من المرسوم التطبيقي

34/80 واعتباره ضمن المخاطر الغير قابلة للضمان وأخرجه من دائرة الضمان

المشمول بعقد التأمين الإجباري على السيارات المنصوص عليه في المادة 01 من

الأمر 15/74.

وفي الأخير نود أن ننوه أن مخالفة السائق لهذه الشروط لا يكون كافي لتطبيق

العقوبة المدنية المنصوص عليه في المادة 3/5 إلا إذا تزامنت المخالفة مع الحادث.

⁶²⁵ - محاضرات في مادة الأمن العمومي الملقاة على فئة أعوان النظام العمومي، المدرسة الوطنية للشرطة الصومعة

البلدية، الجزائر، سبتمبر 2003، ص 15.

⁶²⁶ - د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل "الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن حوادث المرور" "المرجع السابق" ص 253.

⁶²⁷ - محمد حسين منصور "تدخل السيارة في حادث المرور، منط مسؤولية القائد" "المرجع السابق" ص 136.

ثانيا: إلحاق أضرار جسمانية بالسائق و/ أو المالك أثناء الحادث

يعتبر هذا الشرط ضروري وأكد كون أن السائق و/أو المالك الذي يسقط عنه الضمان هو مضرور من جراء حادث مرور لاسيما و أن التعويض لا يكتب لل سائق أو المالك إلا إذا لحقته أضرار جسمانية فيستحق بالتالي تعويضا في إطار حوادث المرور إلا أنه يسقط نظرا لمخالفة السائق و/ أو المالك لشروط المحافظة على الأمان .

ويجب التنبيه هنا أن سقوط الحق في التعويض للسائق أو المالك الهخالف لشروط المحافظة على الأمان يمتد حتى ولو لم يكن السائق هو المتسبب في الحادث كون أن الضمان الذي ينتج عنه السقوط متصل بالشخص وليس بوضعية السيارة⁶²⁸

ثالثا: صدور حكم جنائي نهائي بات بالإدانة

لا يكفي لتطبيق العقوبة المدنية و المتمثل في سقوط الحق في الضمان المنصوص عليه في المادة 3/5 بتوافر الشروط المذكورة أعلاه إذ و حسب المادة "... الذي يحكم عليه ..." إذ لابد من صدور حكم قضائي حائز لقوة الشيء المقضي فيه ، والذي يثبت من خلاله أن السائق قد تولى نقل أشخاص أو أشياء وقت الحادث غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان المحددين في النصوص القانونية والتنظيمية إذن الحكم يكون حجة قطعية في مواجهة السائق الذي لا يمكن أن يتذرع بعدم مخالفة شروط الأمان في مواجهة المؤمن في حالة صدور حكم قضائي بات.

الفرع الثاني: حرمان السائق و/أو المالك من التعويض

تنص المادة 5 الفقرة الأخيرة "ومع ذلك لا يحتج بسقوط هذه الحقوق ، على المصابين أو ذوي حقوقهم وعلاوة على ذلك، لا يمكن أن يسري على ذوي الحقوق في

حالة الوفاة الأشخاص المذكورين في الفقرتين الأولى والثانية السابقتين أو على الأشخاص الذين يعطونهم في حالة العجز الجزئي الذي يزيد على 66%".

مع العلم هنا أن حالة السائق و/أو المالك الذي يتولى نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان منصوص عليه في الفقرة الثالثة من المادة 3/5 من المرسوم التطبيقي 34/80.

مبدئياً حالة السائق المخالف لشروط المحافظة على الأمان يسقط حقه في الضمان مهما كانت نسبة عجزه وحتى ولو بلغت أكثر من 66%، عكس حالة السائق الذي يتولى السياقة في حالة السكر أو الحالات المشابهة المنصوص عليه في المادة 1/5، وحالة السائق الذي يتولى نقل أشخاص بعوض ولا إذن قانوني مسبق المنصوص عليها في المادة 2/5 من المرسوم التطبيقي 34/80 الذي يبقى الضمان في مواجهته في حالة بلوغ نسبة عجزهم أكثر من 66% أو في مواجهة ذوي حقوقهم في حالة الوفاة إذ تضل الشركة التأمين في هذه الحالات هي المدين بالتعويض.

ولكن مادام الأمر هنا يتعلق بسقوط الضمان والذي يكون فيه صندوق ضمان السيارات هو المدين بالتعويض حسب نص المادة 2/24⁶²⁹ من الأمر 15/74 يكون المشرع قد تدارك الوضع الإنساني للسائق و/أو المالك الذي يتولى نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان في حالة بلوغ نسبة عجزهم أكثر من 66% أو في مواجهة ذوي حقوقهم في حالة الوفاة بنص المادة 5/7 و6 من المرسوم التطبيقي 37/80 بنصره "يستثنى من الانتفاع بالتعويض من قبل صندوق الخاص بالتعويضات

⁶²⁹ - تنص المادة 24 من الأمر 15/74 على ما يلي "يكلف الصندوق الخاص بالتعويضات بتحمل كل أو جزء من

التعويضات المقدرة لضحايا الحوادث الجسدية أو ذوي حقوقهم، وذلك عندما تكون هذه الحوادث التي ترتب عليها الحق في التعويض، مسببة من مركبات برية ذات محرك ويكون المسؤول على الأضرار بقي مجهولاً أو سقط حقه في الضمان وقت الحادث أو كان ضمانه غير كافي أو كان غير مؤمن أو ظهر أنه غير مقتدر كلياً أو جزئياً"

5- السائق أو/و المالك الذي يحكم عليه لقيامه وقت الحادث بنقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان المحددة في الأحكام القانونية و التنظيمية الجاري به العمل.

6- غير أنه لا يحتج بهذه الأحكام على المصاب أو ذوي حقوقه وعلاوة على ذلك لا تسري على ذوي الحقوق في حالة وفاة الأشخاص المذكورين في الفقرات السابقة أو على الأشخاص الذين يملكونهم في حالة العجز الدائم الذي يزيد عن 66%". وبالتالي ففي الضمان حق مكتسب للسائق و/أو المالك الذي يتولى نقل أشياء أو أشخاص غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان في حالة عجزه بـ 66% أو أكثر أو في مواجهة ذوي حقوقه في حالة الوفاة مع التذكير هنا أن المدين بالتعويض هو صندوق ضمان السيارات.

و كملاحظة هنا أن كل أخطاء السائق غير العمدية التي سبق شرحها ينتج عنه سقوط الحق في التعويض الذي يعتبر سقوطاً قانونياً والذي لا يؤثر في بقاء عقد التأمين ساري المفعول وصحيحاً ومنتجاً لآثاره في مواجهة الأطراف (شركة التأمين و المؤمن له و المضرور) وفقاً للشروط التي حددناها سابقاً.

الفرع الثالث: رأينا في الموضوع

إن استثناء المشرع السائق الذي يتولى نقل الأشخاص أو الأشياء غير المطابقة لشروط المحافظة على الأمان من تعويض شركة التأمين مهما كانت نسبة عجزه أو ذوي حقوقه في حالة الوفاة، عكس حالة السائق الذي يتولى القيادة في حالة السكر أو الحالات المشابهة المنصوص عليها في المادة 1/5 وحالة السائق الذي يتولى نقل أشخاص بعوض ولا إذن قانوني مسبق والمنصوص عليها في المادة 2/5 من المرسوم التطبيقي 34/80 الذي يبقى التعويض حقا مكتسباً لهم في حالة عجزهم بـ 66% أو أكثر أو في مواجهة ذوي حقوقهم في حالة الوفاة.

يكمُن مبدئياً في تقديرنا في اعتبار المشرع أن حالة السائق الذي يتولى نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان أشد خطراً على المجتمع من السائق الذي يتولى القيادة في حالة السكر أو حالات مماثلة، وحالة السائق الذي يتولى نقل أشخاص بعوض دون إذن قانوني.

إلا أن هذا الاعتبار قاب قوسين أو أدنى غير سديد لاسيما برجعنا إلى النظام النموذجي لاستغلال خدمات نقل المسافرين العمومي البري لاسيما المادة 29 منه والتي تقضي بأن عدم المطابقة لشروط المحافظة على الأمان مخالفة من الدرجة الثانية في حين تعتبر ممارسة نقل المسافرين العمومي دون رخصة أو اعتماد ضروري مخالفة من الدرجة الثالثة.

وبالتالي فمن باب الأولى أن تدمج حالة السائق الذي يتولى نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان ضمن حالة السائق الذي يتولى قيادة في حالة السكر أو الحالات المشابهة وحالة السائق الذي يتولى نقل الأشياء أو الأشخاص الغير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان ضمن الفقرة الأخيرة من المادة 5 التي تبقي على الضمان مكتسب في مواجهة السائق و/أو المالك في حالة بلوغ نسبة عجزه الدائم الجزئي بـ 66% أو أكثر لاسيما أن هذه النسبة تعادل الوفاة، أو في مواجهة ذوي حقوقه في حالة الوفاة.

ويبقى المدين في حالة الإدانة هو شركة التأمين بدل من الصندوق ضمان السيارات نظراً لإجراءات الاستقادة من التعويض الذي يفرضه هذا الأخير، ضف إلى ذلك المدة الزمنية التي تستغرقه عملية التحصيل نظراً لوجود صندوق واحد على مستوى الوطن مما يفوت الفرصة لتسوية السريعة التي تقتضيها تعدد فروع شركة التأمين على المستوى المحلي في حالة إدماج حالة السائق و/أو المالك الذي يتولى نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان ضمن الفقرة الأخيرة من المادة 5 من المرسوم التطبيقي 34/80.

ملاحظة عامة

بعد هذه الدراسة يجب التذكير في هذا المقام بأن الحالات المدرجة في نص المادة 5 من المرسوم التطبيقي 34/80 هي في حقيقة الأمر حالات تتعلق باستبعاد الضمان⁶³⁰ كون أن سقوط الحق في التعويض يكون نتيجة لإخلال المؤمن له بالالتزامات المفروضة عليه سواء بمقتضى القانون أو العقد بعد تحقق الكارثة، إلا أن المشرع قد عمد إلى وصف الشرط المحظور بالسقوط⁶³¹ وذلك من أجل غلق باب استبعاد الضمان من طرف المؤمن الذي يمكن أن يستخدمه كذريعة في مواجهة المتضررين غير السائق و/أو المالك المشمولين بالسقوط نظير أخطائهم

لذا نستحسن موقف المشرع الجزائي في ربطه بين تلقائية تعويض الضحايا من جهة و إدراجها لحالات الاستبعاد ضمن حالات السقوط بقوة القانون التي تبقى على عقد التأمين ساري المفعول في مواجهة المؤمن وعدم تم لصه من الأدعاءات بتعويض المتضررين⁶³² بحيث أن الاستبعاد يأخذ حكم عدم التأمين.

⁶³⁰ - Gérard Defrance " La confusion entre déchéance et exclusion " Dossier juridique et technique de l'argus." 29/12/2000. P 2 .

⁶³¹ - د/ محمد شكري سرور " المرجع السابق"، ص103.

⁶³² - Maurice Picard et André Besson " *Les assurances terrestre en droit français.* " Op – Cit, P 550.

المبحث الخامس: حالة الأضرار التي يتسبب فيها المؤمن له قصدا

سوف نتعرض في هذا المبحث لدراسة مضمون خطأ السائق العمدي في إطار

حوادث السيارات (المطلب الأول) ثم نتعرض إلى آثاره (المطلب الثاني) لنصل إلى إبداء رأينا في هذه المسألة (المطلب الثالث).

المطلب الأول : خطأ السائق العمدي

تنص المادة 1/3 من المرسوم التطبيقي 80-34 على ما يلي: "يستثنى من

الضمان...

1. الأضرار التي يتسبب فيها المؤمن له قصداً..."

الملاحظة الأولى المتعلقة بهذا النص ينقصها التحديد في المعنى المستعمل و هذا

يؤدي إلى التساؤل عن غياب المرجع الصريح لمفهوم الخطأ العمدي، فالتعريف المستعمل

"الأضرار المسببة عمداً لا يعني في البداية ضرورة وجود خطأ عمدي من طرف

الضحية.

الملاحظة الثانية إن السلطة العامة لا ترغب في توسيع نطاق تطبيق الخطأ العمدي

فالتركيبة المستعملة هي أكثر شمولاً حتى لا تخص السائق و/أو مالك السيارة فمرتكب

الضرر المنصوص عليه في 2/6 من المرسوم 37/80 و التي تنص على أنه "مسبب

الأضرار الحاصلة عن قصد" إذ يمكن أن يكون أحد المارة أو أحد الأشخاص الذي يحاول

الانتحار.

و من الملاحظ من هذه النصوص أنها لا تنطبق إلا في حالات أو فرضيات أين

يكون صندوق ضمان السيارات هو المدين بالتعويض، و بالعكس إذا كانت شركة التأمين

هي التي تأخذ على عاتقها تعويض الضحية، فالخطأ العمدي لا يشكل سبباً لسقوط

التعويض و لا يؤخذ في الحسبان إذا كان مرتكب الخطأ هو السائق، فشركة التأمين تكون

ملزمة بالتعويض مثلاً في حالة أن الضحية حاول الانتحار في حين أن صندوق ضمان

السيارات يعارض هذه الضحية في الحصول على التعويض.

فالسطة العامة أثبتت تفريقها بين الضحية مرتكب أو مسبب الضرر عمداً، فهذه

التفرقة تتناقض أو تصطدم بوجهة نظر العدالة.⁶³³

إلا أن الواضح من نص المادة 1/3 من المرسوم 34/80 و المادة 2/6 من

المرسوم التطبيقي 37-80 أن المقصود بالأضرار المسببة قصداً من المؤمن له تتعلق فقط

بالسائق و لا يمتد مداها للضحايا (المارة، سائقي الدراجات العادية) على أساس أن المؤمن

له في إطار التأمين الإلزامي على السيارات هو السائق أو الشخص الذي آلت إليه المركبة

بموجب إذن من المؤمن له دون أن تكون نية المشرع إقصاء الضحايا الآخرين من

التعويض وفقاً للمبدأ العام الوارد في نص المادة 8 من الأمر التي تجسد مبدأ

التعويض التلقائي.

بالإضافة إلى أن المقصود "بالأضرار المسببة قصداً" تترجم حتماً وجود خطأ

عمدي من طرف السائق أي أن إرادة النتيجة تأخذ حكم الأضرار و إرادة الفعل تأخذ حكم

الخطأ العمدي.

كما أن فكرة عدم جواز التأمين عن خطأ المؤمن له العمدي لا تعتبره يتنافى مع

فكرة الخطر الذي هو أساس التأمين فإذا كان المؤمن له يؤمن نفسه من خطر يستطيع

تحقيقه بمحض إرادته وما عليه إلا أن يحققه حتى يحصل على مبلغ التأمين في أي وقت

أراد ، فلم يعد هناك معنى للتأمين أصلاً لذا أقرت جل التشريعات على أن الخطأ العمدي

في مجال التأمين من الأخطاء المستبعدة من الضمان بحكم القانون،⁶³⁴ إذ لا يوجد أصلاً

حق في الضمان حتى يسقط لأنه ليس في الواقع مستأمناً بالنظر إلى أن الخطأ الذي وقع

⁶³³ - Lahlou Khiair Ghenima, Op-Cit, p 232.

⁶³⁴ - Chabas F, " Le droit des accidents de la circulation, après la réforme du 5 juillet", édition Litec, 1988, P 88.

من جراء هذه المخالفة لم يكن يدخل في أي وقت في إطار الأخطاء التي قبل المؤمن تغطيتها⁶³⁵ وهذه القاعدة مأخوذة به في كل أنواع التأمين⁶³⁶ أما عن تعريه فله فله خطأ العمدي بأنه سلوك مقصود يرمي المؤمن له من ورائه إلى تحقق الضرر أو الكارثة المؤمن منها⁶³⁷ أي إرادة الفعل الضار و إدراك نتائجه⁶³⁸.

المطلب الثاني: آثار خطأ السائق العمدي

يأخذ الخطأ العمدي مجراه في القانون الجزائري كغيره من القوانين الأخرى حيث نص المشرع على استبعاد التأمين عن الأخطاء العمدية بموجب المادة 1/3 من المرسوم التطبيقي 34/80.

ويعد هذا الحكم تطبيقاً للقاعدة العامة التي تنص عليها المادة 12 من قانون 04_06 المتعلق بالتأمينات " يلزم المؤمن . . .

1- تعويض الخسائر و الأضرار...

ب - الناتجة عن أخطاء غير متعمد من المؤمن له . . . "

وبمفهوم المخالفة لنص المادة نستنتج أن الأخطاء العمدية المرتكبة من طرف المؤمن تخرج من دائرة الضمان الذي يغطيها المؤمن وبصفة عامة استبعاد الضمان للأضرار بسبب الأخطاء القصدية من المؤمن له تعتبر من النظام العام وتطبق بقوة

⁶³⁵ - د/ محمد شكري سرور " المرجع السابق " ص 103.

⁶³⁶ - د/ سليمان مرقص " ضابط معيار الخطأ في المسؤولية المدنية " مجلة القضاء و التشريع، العدد 5 و 6 تونس 1973، ص 319.

د/ رمضان أبو السعود "أصول التأمين" " المرجع السابق " ص 318.

⁶³⁷ - د/ جمال الدين فاخر النكّاس " المرجع السابق " ص 117.

⁶³⁸ - د/ أحمد شرف الدين " أحكام التأمين، دراسة في القانون و القضاء المقارنين " المرجع السابق " ص 123.

Clerk and Lindsell " On Torts " 13th Edition, London, Sweet and Maxwell Limited, 1969, P 27.

القانون في جميع العقود⁶³⁹، كون أنها تنفي عن العقد صفة الاحتمالية المبنية عن خطر محتمل الوقوع⁶⁴⁰ إذ أن المؤمن له لا يحق له أن يؤسس حقا لنفسه بناءا على إرادته المحضة⁶⁴¹، كما لا يشترط في الخطأ العمدي أن يكون المؤمن له متعمد الإضرار بالمؤمن بل يكفي فقط أن يكون قد تعمد تحقق الخطر المؤمن منه وهو عالم أنه بتحقيق هذا الخطر يثير المسؤولية عن تعويض الضرر⁶⁴².

وعلى العكس من ذلك لا يشترط في التأمين من المسؤولية أن يريد المؤمن له بفعله أحداث الخطر بل يكفي فقط توقعه⁶⁴³.

إلا أن عقد التأمين يبقى ساريا بنفس الشروط و الأحكام المقررة في القانون في حالة حدوث خطر بخطأ متعمد صادر من أشخاص يكون المؤمن له مسؤولا مدنيا عنهم طبقا لأحكام المسؤولية عن فعل الغير⁶⁴⁴، و التي تنفرع إلى مسؤولية متولي الرقابة وفقا للمادتين 134 و 135 من القانون المدني، و إلى مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع

⁶³⁹ - Catherine Caille. Op. Cit. p11

د/ إدريس الضحاك " المرجع السابق" ص 134.

إذ أن التأمين عن الخطأ العمدي للمؤمن له قد يشجع المؤمن له على إلحاق الضرر بالآخرين ويحث الأفراد على الاعتداء دون خوف من الناحية المدنية وهذا مخالف للنظام العام و الأخلاق.

انظر أ/ فؤاد سلوم " المرجع السابق" ص 55 .

⁶⁴⁰ - د/ مورييس منصور " المرجع السابق" ص 85.

د/ محمد إبراهيم الدسوقي " تقدير التعويض بين الخطأ و الضرر" المرجع السابق"، ص 493

⁶⁴¹ - د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل " التزام المؤمن بالتعويض و مدى رجوعه على المؤمن له و على الغير المسؤول عن الضرر" "المرجع السابق" ص 235.

⁶⁴² - د/ عبد الرزاق السنهوري "الوسيط في شرح القانون المدني الجديد المجلد الثاني" "عقود الغرر عقود المقامرة و الرهان والمرتب مدى الحياة و عقد التأمين" "المرجع السابق" ص 1586.

⁶⁴³ - د/ أحمد شرف الدين " أحكام التأمين ،دراسة في القانون و القضاء المقارنين" "المرجع السابق" ص 122 و 123.

⁶⁴⁴ - انظر المادة 12 الفقرة ج من القانون 06 — 04 المتعلق بالتأمينات.

و التي نصت عليها المادة 136 من القانون المدني وهم الأشخاص الذين يحتاجون إلى رقابة بسبب سرنهم أو حالتهم العقلية أو الجسمية وكذلك التابعون للمؤمن له إذا حدث منهم الخطأ وقت تأدية وظيفتهم أو بسببها⁶⁴⁵ و لكن في حالة ما إذا كان الخطأ المتعمد للتابع صادر بالتواطؤ مع المؤمن له فإن هذا يعتبر غشاً من هذا الأخير ولا يدخل في نطاق التأمين وبالتالي فلا يعرض المؤمن له.⁶⁴⁶

وإذا كان الأصل أن الخطأ العمدي الذي يرتكبه المؤمن له يبرأ المؤمن من مبلغ التعويض إلا أنه يرد على هذا الأصل إستثناء وهو حالة وجود مبرر خاص لهذا الخطأ العمدي فقد يتعمد المؤمن له أحداث الخطر⁶⁴⁷، إذا كان ارتكبه تأدية لواجب إنساني أو لحماية المصلحة العامة⁶⁴⁸ قصد تقادي ما هو أكثر منه، ولتقريب الفكرة من الأذهان نضرب المثال التالي سائق سيارة يسير بسرعة في منعرج شاهد فجأة عائلة تعبر المنعرج فاضطر إلى الاصطدام عمداً بالحائط الموجود بجانب الطريق لعدم استطاعته تقادي العائلة المارة ، مما أدى إلى أحداث أضرار جسمية ومادية به وسيارته، ففي هذه الحالة فبالرغم من تعمد المؤمن له أحداث الخطأ العمدي لا تبرأ ذمة المؤمن من التعويض ، لأننا نكون في حكم الأخطاء الغير العمدية و التي تدخل في إطار الضمان كون أن الخطأ العمدي يتطلب إرادة الفعل و إرادة النتيجة وفي المثال السابق أعلاه نلاحظ أن إرادة النتيجة لم تكن محققة.

أما عن إمكانية تعويض السائق المرئى للخطأ العمدي وعن إمكانية بقاء الضمان بالنسبة لذوي حقوقه فحسب المادة 1/3 من الرسوم التطبيقية 34/80 و التي تقضي بأنه

⁶⁴⁵ - د/ بن خروف عبد الرزاق " المرجع السابق" ص 103 و 102 على التوالي .

⁶⁴⁶ - د/ عبد الرزاق السنهوري " المجلد الثاني " المرجع السابق" ص 1587.

⁶⁴⁸ - د/ أحمد شرف الدين، "أحكام التأمين، دراسة في القانون و القضاء المقارنين، " المرجع السابق" ص 129.

في حالة ما إذا كانت شركة التأمين هي المدينة بالتعويض فإن خطأ السائق العمدي يسري في مواجهته ، وبالتالي فلا يعرض السائق الغير متوفى مهما كان نسبة عجزه ولا يتعدى ذلك إلى ذوي حقوقه عند الوفاة، إذ يبقى الضمان قائماً بالنسبة إليهم حسب مفهوم المخالفة لنص المادة .

لكن برجعنا إلى المادة 6 من المرسوم التطبيقي 37/80 و التي تنص على ما يلي " يستثنى من الانتفاع بالتعويض من قبل الصندوق الخاص بالتعويضات ... — مسبب الأضرار الحاصلة عن قصد وذوي حقوقه . . . "

وبالتالي فإذا كان الصندوق الخاص بالتعويضات هو المدين بالتعويض فإن خطأ السائق العمدي يسري في مواجهته ويمتد إلى ذوي حقوقه لاسيما إذا ما تمسكت شركة التأمين بنص المادة 24 من الأمر 15/74 فلتح ذلك المجال لتدخل الصندوق الخاص بالتعويضات لتغطيته هذه الأضرار الذي هو بدوره يستثنى من الانتفاع بالتعويض. فنلاحظ أن هناك تضارب بين النصوص القانونية بين المادة 24 من الأمر 15/74 و المادة 1/3 من المرسوم التطبيقي 34/80 من جهة و المادة 1/6 من المرسوم التطبيقي 37/80 من جهة أخرى بشأن تعويض ذوي الحقوق، فمن جهة شركة التأمين يعرض ذوي حقوق السائق المتوفى المرتكب للخطأ العمدي ومن جهة أخرى أن الصندوق الخاص بالتعويضات يستثنى ذوي الحقوق من التعويض .

المطلب الثالث: رأينا في الموضوع

نقترح تعديل نص المادة 6 من المرسوم التطبيقي 37/80 لتعارضها مع المادة 1/3 من المرسوم التطبيقي 34/80 بشأن تعويض ذوي حقوق السائق المرتكب للخطأ العمدي من جهة وتعارضها مع نص المادة 24 من الأمر 15/74 التي توجب تدخل

الصندوق الخاص بالتعويضات في حالة سقوط الحق في التعويض أو حالة عدم كفاية الضمان من جهة أخرى .

ومن أجل خلق نوع من التوازن بين النصوص القانونية و إعمالاً لنية وغاية المشرع في أحقية ذوي حقوق الضحية في التعويض الخارج عن نطاق المسؤولية القائم على مبدأ الضمان .

لتكون الصياغة المقترحة للمادة 1/6 من المرسوم التطبيقي 37/80 تزيل كل لبس لئلا يثار :

" يستثنى من الانتفاع بالتعويض من قبل الصندوق الخاص بالتعويضات

- مسبب الأضرار الحاصلة عن قصد ويبقى الضمان ساري في مواجهة ذوي حقوقه في حالة الوفاة" .

وبالتالي تفتح الصياغة المقترحة للمادة 1/6 من المرسوم التطبيقي 37/80 دفع

التعويض لذوي الحقوق من طرف الصندوق الخاص بالتعويضات في حالة تمسك شركة التأمين بنص المادة 24 من الأمر 15/74 و التي تترجم في عدة اعتبارات أهمها شمولية التعويض ، دفع المؤمن له لأقساط التأمين، إجتماعية المسؤولية . . . الخ .

المبحث السادس: حالة قيادة السيارة من شخص غير حائز على رخصة لقيادتها

تفرض كل التشريعات العالمية المتعلقة بقواعد المرور ضرورة حصول المؤمن له أو أي شخص آخر صرح له المؤمن له بسياسة السيارة المؤمن عليها أن يكون حائزا على رخصة قيادة لنوع السيارة التي يريد قيادتها و ذلك تحت طائلة العقوبة الجزائية و المدنية بناء على ما يقضي به الأمر البحث عن مضمون مخالفة شروط السيادة (المطلب الأول) و الأثر الذي يترتب في حالة مخالفته (المطلب الثاني).

المطلب الأول: أحكام سياقة السيارة دون الحصول على رخصة

تنص المادة 3/3 من المرسوم التطبيقي 34/80 على ما يلي " ي ستنثى من الضمان...

3- الأضرار التي تسببها المركبات المؤمن لها إذا لم يكن سائقها بالغا السن

المطلوب حين الحادث أو حاملا الوثائق القانونية و التنظيمي الجاري بها العمل لقيادة

المركبة ماعدا حالة السرقة أو العنف أو استعمال المركبة دون علم المؤمن له "

كملاحظة أولية بالنسبة للمادة حول ذكره ا بلوغ سائق السيارة السن المطلوب في

تقديرنا أن هذا الشرط هو من باب التزويد ولا محل له في تطبيق نص المادة لأن ضرورة

حيازة الشخص الذي يتولى قيادة المركبة لرخصة قيادة أثناء الحادث يتضمن بالضرورة

أن يكون هذا الشخص بالغا السن المطلوب الذي يستلزمه المشرع لحصوله على نوع

الرخصة المطلوبة، ونحن نعتقد أن المشرع الجزائري قد خا انه التوفيق حينما نص على

هذا الشرط لذا نقترح على المشرع إلغاءه من نص المادة.

وفي بداية دراستنا لهذه المادة يجب التذكير أن قانون المرور يتطلب ضرورة

حصول السائق على ترخيص من أجل قيادة السيارة وغيرها من المركبات كما أن

الحصول على رخصة السيادة يجب توافر مجموعة من الشروط المعينة إضافة إلى اجتياز

إختبار في القيادة و أصولها وتختلف شروط الترخيص و إجراءاته باختلاف نوع السيارة المراد قيادتها ، لذلك يعتبر منح إجازة قيادة مركبة دليل وقرينة على قدرة ودراية حاملها بأصول السياقة ، كما أن قيادة السيارة بدون رخصة من شأنها تشديد المخاطر المؤمن منها⁶⁴⁹ مما يؤدي إلى إعمال شرط استبعاد الخطر⁶⁵⁰ لاسيما وأن حائزه يعتبر مبدئيا محصلا على الدراية الكافية مما يقل معه الخطر الذي يضمنه المؤمن.⁶⁵¹

ويمتد استبعاد الضمان حتى وإن لم يكن الشخص بلغ سن الحصول على رخصة كذلك عندما يكون السائق يملك رخصة ولكن لا تمكنه من سياقة هذا النوع من المركبات⁶⁵² وهذا الحكم يمكن أن يمتد حتى للسائقين الذين يقودون السيارة ورخصة سياقاتهم مسحوبة منهم أو انتهت مدتها ولم تجدد في تاريخ حصول الحادث.⁶⁵³ ويرى الفقيه الفرنسي J. Landel يمتد الأمر حتى بالنسبة لسائق سيارة الإسعاف الغير مكلف بالسياقة وليس له شهادة ولائية.⁶⁵⁴

كما أن المؤمني ونتيجة لأهمية هذا لشرط يحرصون على إدراجه في وثائق التأمين لاعتباري هامين أولهما أنهم بذلك يحترمون قانون المرور الذي يلزم كل سائق

⁶⁴⁹ - د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل "إلتزام المؤمن بالتعويض و مدى رجوعه على المؤمن له و على الغير المسؤول عن الضرر"، "المرجع السابق"، ص 258.

⁶⁵⁰ - د/ راشد راشد "المرجع السابق" ص 52

⁶⁵¹ - د/ إدريس الضحاك "المرجع السابق" ص 106.

⁶⁵² - إذ أن ليس كل المركبات على درجة واحدة من الأهمية والخطورة فلا يتصور أن المخاطر المحتملة من حادث تركبه سيارة سياحية هي ذات المخاطر المحتمل وقوعها نتيجة حادث يقع من سيارة نقل أشخاص ، لذا نجد أن المشرع حريصا حينما يستلزم حصول الشخص على رخصة قيادة ، فإنه يستلزم في هذه الرخصة أيضا أن تكون مناسبة لنوع السيارة التي يرغب في قيادتها وهذا بدوره يقتضى أن يجتاز طالب الترخيص بنجاح اختبار فنيا يتناسب ونوع المركبة التي يرغب لترخيص له بقيادتها.

⁶⁵³ - Albert Calvaut, Op. Cit, P 273

⁶⁵⁴ - Catherine Caille, Op. Cit, P 11

سيارة بحيازة رخصة قيادة صالحة ، وثانيها أن في حيازة رخصة القيادة قرينة على إلمام الشخص بفن قيادة السيارة وذلك من أجل الحيلولة دون وقوع الحوادث بسبب جهل القيادة وعدم الدراية بفنونها وبقواعد المرور.⁶⁵⁵

المطلب الثاني: الآثار المترتبة عن سيطرة السيارة دون رخصة لقيادتها

نظرا للخطورة التي تنتج عن هذا الخطأ لم يكتفي المشرع الجزائري بتجريم هذا الفعل⁶⁵⁶ بل راح إلى أبعد من ذلك في فرض جزاء مدني و المنصوص عليه في المادة 3/3 من المرسوم 94/80 أعلاه حيث أن السائق الذي يتولى قيادة المركبة دون حصوله

- د/ سعد واصف " المرجع السابق " ص 142.⁶⁵⁵

إلا أن هناك من الفقهاء من يرى أن وجود الحيازة القانونية دون المادية كحالة السائق الذي انتزعت منه رخصة السياقة من طرف عون الشرطة القضائية أو ضابطها أو من طرف النيابة العامة أو قاضي التحقيق قبل صدور أي حكم بل وحتى عدم انتظار صدوره في حالة المخالفة التي ستؤدي إلى المصالحة في مثل هذه الحالة، وما دام لم يحكم عليه وإنما يقع الاكتفاء بأداء الغرامة المالية ، إذ يعتبر لازال محصلا على الحيازة القانونية لكنه غير محصل على الحيازة المادية ، ثم يتساءل الأستاذ فهل يعتبر في مثل هذه الأحوال كسائق دون شهادة سياقة بالرغم من وجود بعض حالات انتزاع الشهادة الغير القانونية وبالرغم من أن القرار المؤقت للجنة الوطنية لسحب شهادة السياقة أو توقيفها لم يصدر بعد ، ثم يؤكد الأستاذ أن العقاب يرد فقط على الشخص الذي لا تكون له رخصة السياقة بتاتا ولا يمتد الأمر إلى الشخص الذي فقد الحيازة المادية دون الحيازة القانونية

انظر د/ إدريس الضحاك " المرجع السابق " ص 110 و ما بعدها.

إلا أن الباحث يرى غير ذلك كون تطابق حالة الشخص الغير حائز على رخصة السياقة مع حالة الشخص الذي سحبت منه رخصة السياقة حتى ولو لم يصدر بشأنه قرار إداري أو حكم قضائي بانتزاع رخصة السياقة وفي نظرنا يمتد تطبيق هذا الاستثناء حتى بالنسبة لحالات النزع المادي لرخصة السياقة وعدم الاعتياد بالحيازة القانونية إذ أن السائق في هذا الفرض لم يعد أهلا لقيادة المركبة إذ أصبح يمثل نفس خطر منعدم الشهادة وذلك من أجل تجسيد أمان الطريق للتقليل من الحوادث المرور .

- تنص المادة 80 من الأمر 03. 09 على ما يلي " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1) وبغرامة من ⁶⁵⁶ 20000 دج إلى 50000 دج كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائز لرخصة سياقة ."
وتضيف المادة 79 من نفس الأمر " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1) و بغرامة من 20000 دج إلى 50000 دج كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائز لرخصة سياقة صالحة بالنسبة لصنف المركبة المعنية
ويمنع علاوة على ذلك لمدة سنة من الترشح للحصول على رخصة السياقة للأصناف الأخرى."

على رخصة السياقة و الذي تعرض في نفس الوقت إلى أضرار جسيمانية من جراء حادث مرور فإنه لا يأمل في الحصول على تعويض من شركة التأمين حتى ولو لم يكن هو المتسبب أو المسؤول عن الحادث، إلا في حالة سرقة المركبة فتنقل الحراسة إلى السارق الذي يمارس السيطرة الفعلية على السيارة المسروقة ما يقال عن سارق المركبة⁶⁵⁷ يقال عن قيادة السيارة رغم إرادة المؤمن له أو قيادتها بدون علمه.⁶⁵⁸

إلا أن المشرع ونزولا عن رغبته أقر تعويض السائق المضروب الغير حامل لرخصة السياقة ولكن بشروط وذلك حسب المادة 1/7، 2، 6 من المرسوم التطبيقي 37/80 بنصها "يستثنى من الانتفاع بالتعويض من قبل الصندوق الخاص بالتعويضات ب - السائق الذي لم يبلغ السن المطلوبة حين وقوع الحادث أو لم تتوفر لديه الوثائق السارية المفعول و التي تنص عليها الأحكام القانونية و التنظيمية الجاري بها العمل لقيادة المركبة .

- غير أنه لا يحتج بهذه الأحكام على المصاب أو ذوي حقوقه وعلاوة على ذلك لا تسري على ذوي حقوقه في حالة الوفاة الأشخاص المذكورين في الفقرات السابقة أو على الأشخاص الذين يعيلونهم في حالة العجز الدائم الذي يزيد على 66 % " .

وبالتالي فلا تعويض للسائق الذي يقود المركبة و الغير حائز على رخصة لقيادتها أو إذا لم يكن مكلف بسيارة نوع من المركبات إلا إذا بلغت نسبة عجزه الدائم الجزئي 66 % أو أكثر ولا يسري استبعاد الضمان في مواجهة ذوي حقوقه في حالة الوفاة، مع العلم أن المدي بالتعويض هنا هو صندوق ضمان السيارات و ليست شركة التأمين .

⁶⁵⁷ - ارجع إلى الصفحة 285 من الأطروحة.

⁶⁵⁸ - د/ موسى جميل النعيمات " المرجع السابق " ص 183 .

الفصل الثالث: دور صندوق ضمان السيارات⁶⁵⁹ في تعويض ضحايا حوادث المرور

متى كان التساؤل المطروح ينصب على حق المؤمن له و ذوي حقوقه في التعويض وجودا أو عدما أمام الاستثناءات التي تقرر بسقوط الحق في التعويض أو استبعاد الضمان، إلا أن القانون الجزائري و غيره من النظم المقارنة تلجا في كثير من الأحيان إلى تقرير وجود هذا الحق على الرغم من ارتكاب المؤمن له المضرور لفعل الخطأ سواءا تجسد في صورة الأخطاء غير العمدية أو غيرها من الأخطاء و التي تكون لها آثار

⁶⁵⁹ - مرت تسمية الصندوق بعدة تسميات منذ نشأته بحيث أطلق عليه تسمية الصندوق الخاص بالتعويضات في مرحلة النشأة بموجب المادة 70 من الأمر 07/69 المؤرخ في 1969/11/31 و المتضمن قانون المالية لسنة 1970 ثم مرحلة تسمية الصندوق بصندوق تأمين السيارات بموجب المادة 226 من القانون رقم 21/ 01 المؤرخ في 07 شوال عام 1422 الموافق لـ 22 ديسمبر 2001 (الجريدة الرسمية، العدد 79، سنة 2001) الذي يتضمن قانون المالية لسنة 2002 التي تنص على ما يلي "تحول إلى صندوق تأمين السيارات إيرادات و نفقات صندوق التعويضات الخاص المؤسس بموجب المادة 32 المعدلة و المتممة من الأمر 15/74 المؤرخ في 06 محرم عام 1394 الموافق لـ 30 يناير 1974 و المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار"، ثم مرحلة تسمية الصندوق بصندوق ضمان السيارات بموجب المادة 117 من القانون رقم 11/02 المؤرخ في 20 شوال 1423 الموافق لـ 24 ديسمبر 2002 يتضمن قانون المالية لسنة 2003 (الجريدة الرسمية، العدد 86 لسنة 2002) و التي تنص على ما يلي "تعدل أحكام المادة 226 من القانون رقم 21/ 01 المؤرخ في 07 شوال عام 1422 الموافق لـ 22 ديسمبر 2001 و المتضمن لقانون المالية لسنة 2002 و تتم و تحرر كما يأتي المادة 266: يقلل حساب التخصيص الخاص رقم 029-302 الذي عنوانه "صندوق التعويض الخاص" - يحول رصيد هذا الحساب إلى الصندوق المسمى "صندوق ضمان السيارات" الذي يؤسس عن طريق التنظيم.

- تحول إيرادات و نفقات "صندوق التعويض الخاص" المحددة بموجب المادة 32 المعدلة و المتممة بالأمر 15/74 المؤرخ في 06 محرم 1394 الموافق لـ 30 يناير 1974 و المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار إلى صندوق ضمان السيارات المذكور أعلاه " و تطبيقا لأحكام المادة 117 تم صدور المرسوم التنفيذي رقم 04-103 المؤرخ في 15 صفر 1425 الموافق لـ 05 إبريل 2004 الذي يتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات و يحدد قانونه الأساسي (الجريدة الرسمية رقم 21 لسنة 2004).

إذ تنص المادة الأولى منه على ما يلي: "تطبيقا لأحكام المادة 117 من القانون رقم 11/02 المؤرخ في 20 شوال 1423 الموافق لـ 24 ديسمبر 2002 و المتضمن قانون المالية لسنة 2003، تنشأ مؤسسة عمومية تسمى "صندوق ضمان السيارات و تدعى في صلب النص الصندوق".

في أحداث الضرر و ذلك بدافع إضفاء الحماية لهم و الأخذ بيدهم عندما توصل أمامهم أبواب شركات التأمين بحجة سقوط الحق في التعويض.

و لهذه الوضعية الخاصة أنشأ المشرع الجزائري و غيره من النظم المقارنة صندوق ضمان السيارات الذي يتولى تعويض الضحايا في حالة رفض شركات التأمين لطلباتهم مستندا في ذلك لعدة اعتبارات أهمها

- إجتماعية المسؤولية باعتبار أن حوادث المرور خطر اجتماعي مفادها أنه من الأفضل توزيع النتائج الضارة للحدث على مجموعة من الأفراد فيتعاون بذلك الجماعة على تغطية الخطر الذي يتحقق بالنسبة لكل فرد بغض النظر عن خطئه، مما ينتج عنه ضمان الأمان و الاستقرار لحياة الأفراد المجسد في النسبة المئوية التي يدفعها السائق بعنوان التأمين الإلزامي لصندوق ضمان السيارات.

- إن المتضرر في حوادث المرور دائما عائلة السائق المخطئ لاسيما في حالة الوفاة.

- كون أن السائق هو المستعمل بصفة دائمة للطريق، أي أن السائق هو الضحية الرئيسي في حالة المرور.

- الأخذ بعين الاعتبار القسط الذي يدفعه السائق لشركة التأمين، لذا سوف نتناول في هذا الفصل نشأة صندوق ضمان السيارات و مهامه (المبحث الأول) ثم مجال تدخل صندوق ضمان السيارات (المبحث الثاني) ثم شروط و إجراءات الاستفادة من تعويض صندوق ضمان السيارات و تقادم الدعوى (المبحث الثالث) ثم إلى مصادر تمويله و مدى تقويم عمل صندوق ضمان السيارات (المبحث الرابع).

المبحث الأول: نشأة صندوق ضمان السيارات و مهامه

تتويجا لجهود القضاء و الفقه المبذولة من أجل إيجاد حماية فعالة لحصول ضحايا حوادث المرور على حقهم في التعويض في حالة رفض شركات التأمين تعويض هذه الفئة نظرا لسقوط حقها في الضمان أو أن المسؤول عن الحادث غير معروف، كان لابد من إيجاد جهة تعمل جنبا لجنب مع نظام التأمين الإلزامي لتحقيق التكامل في تعويض هذه الشريحة، مما أدى بالمشروع الجزائري إلى إنشاء صندوق ضمان السيارات (المطلب الأول) و تحديد مهامه (المطلب الثاني).

المطلب الأول: نشأة صندوق ضمان السيارات

تم إنشاء الصندوق الخاص بالتعويضات في الجزائر بموجب المادة 70 من الأمر 07/69 المؤرخ في 1969/12/31 المتعلق بقانون المالية سنة 1970⁶⁶⁰ و التي تتمثل في مؤسسة اعتبارية تتمتع بالشخصية المعنوية⁶⁶¹، كما أعيد تنظيمه بموجب الأمر 15/74 و المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و بنظام تعويض الأضرار⁶⁶²، ثم حدد المرسوم التطبيقي 37/80 المؤرخ في 1988/02/16 كيفية تسييره و أضاف القانون 31/88 بعض العناصر المتعلقة بتمويله⁶⁶³ كما أعيد صياغة المواد لتنظيمه و صلاحيته بواسطة المادتين 122 و 123 من قانون المالية لسنة 1990⁶⁶⁴، و الذي كلف الصندوق ضمان السيارات بتعويض كل أو جزء من الأضرار الملحق بالأشخاص أو السلع غير المؤمنة التي تحدث أثر المظاهرات المخلة بالنظام العام و الأمن"، ثم تم تحويل إيرادات و نفقات الصندوق الخاص بالتعويضات إلى صندوق تأمين السيارات وفقا للمادة 226 من قانون رقم 21/01 المتضمن قانون المالية لسنة 2002 الذي حل محل الصندوق الخاص بالتعويضات، وفي القانون 11/02 المؤرخ في 2002/12/24 المتضمن لقانون المالية سنة 2003 وفقا للمادة 117 منه تم تسميته بصندوق ضمان السيارات ثم أعيد تحديد قانونه الأساسي بموجب المرسوم التنفيذي رقم 103/04 المؤرخ في 2004/04/05.

⁶⁶⁰ - الجريدة الرسمية، العدد 10، الصادر في 1969/12/31، ص 1807.

⁶⁶¹ - المادة 71 من الأمر 07/69 المتضمن قانون المالية لسنة 1970.

⁶⁶² - لاسيما الباب الثالث منه من المادة 24 إلى 36 من الأمر.

⁶⁶³ - لاسيما المادة 32 من القانون 31/88 .

⁶⁶⁴ - الجريدة الرسمية العدد 1 لسنة 1990 ، ص26.

المطلب الثاني : مهامه

تكمن مهمة الصندوق في ضمان تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور و ذوي حقوقهم بصفة كلية أو جزئية في الحالات التي لا يتسنى لهم الحصول على تعويض وفقا لنظام التأمين الإجباري لاسيما في حالة بقاء المسؤول عن الحادث مجهولا أو سقط حقه في الضمان عند وقوع الحادث أو إذا كان حقه في الضمان محدودا جدا أو تبين عجزه عن دفع التعويض كليا أو جزئيا، أو لم يكن مبرما لعقد التأمين و ذلك حتى لا يضع حق المضرور جسديا من حادث المرور فله الحق في مطالبة صندوق ضمان السيارات.

إذ أن الهدف من إنشاء هذا الصندوق هو توفير تغطية مماثلة لحالات التأمين حتى لا يكون المصاب من فعل السيارة لها تأمينا أوفر حظا من المصاب من سيارة مجهولة أو ليس لها تأمين.

فالدستور ينص على مبدأ المساواة بين المواطنين طالما اتحدت ظروفهم⁶⁶⁵.

و يستخلص من ذلك أن دور الصندوق هنا هو دور احتياطي فلا يمكن اللجوء إليه إلا إذا تعذر على المضرور حصوله على تعويض وفقا لنظام التأمين الإجباري من شركة التأمين إذ هو ضمانا و ليس تأمينا، كما مدد المشرع الجزائي مهام الصندوق لتشمل تعويض ضحايا الإرهاب و العنف تنفيذا لتعليمات وزارة الاقتصاد بتاريخ 1992/09/07 تحت رقم 92/168 حيث تكفل الصندوق بهذه المهمة إلى غاية أواخر فيفري 1995 أين

⁶⁶⁵ - محمد إبراهيم الدسوقي، "تعويض الوفاة و الإصابة و تلف الممتلكات الناتجة عن حوادث مركبات النقل السريع"،

أسندت مهمة تعويض ضحايا العمليات الإرهابية للولاية التي يقع فيها موطن الضحية

و هذا ابتداء من 1995/03/01.⁶⁶⁶

كما أسند إليه كذلك مهمة التعويض عن حوادث الظروف الاستثنائية التي عاشتها

الجزائر.

⁶⁶⁶ – أ / بن قارة بوجمعة " المرجع السابق " ص 20.

و هو نفس الشيء الذي حدث بالنسبة لصندوق الضمان في فرنسا حيث أسند المشرع الفرنسي للصندوق مهمة تعويض ضحايا حوادث الصيد التي يتسبب فيها أشخاص مجهولون أو معسورون بموجب قانون يوليو 1966، و أضاف المشرع اختصاص الصندوق بتعويض المضرورين من حوادث المرور التي تقع على جميع الأقاليم التابعة لدول أعضاء المجموعة الاقتصادية الأوروبية و دول الفاتيكان بموجب القانون 1130 الصادر بتاريخ 1972/12/21 كما امتد كذلك ليشمل اختصاص الصندوق دول أخرى هي النمسا فنلندا، الترويج، السويد، و سويسرا.

Yvonne Lambert-Faivre " le droit du dommage corporel systèmes d'indemnisation",
Op – Cit, P 419.

المبحث الثاني: مجال تدخل صندوق ضمان السيارات

لقد ألزم المشرع الجزائري وفقا للمادة 24 من الأمر 15/74 الصندوق ضمان

بالسيارات بالتدخل لتعويض الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث المرور عندما

ترفض شركات التأمين طلباتهم بسبب الاستثناءات من التعويض المنصوص عليه في

الأمر و المرسوم التطبيقي التي يمكن اعتبارها في نفس الوقت شروطا يجب توافرها لفتح

المجال لتدخل الصندوق لدفع مبالغ التعويض و التي تتمثل أساسا في حالة عدم معرفة

المركبة المسؤولة عن الحادث و بقاؤها مجهولة (المطلب الأول) و كذلك انعدام التأمين

على السيارة المتسببة في الحادث (المطلب الثاني) ثم حالات سقوط الحق في الضمان

(المطلب الثالث).

المطلب الأول: عدم معرفة المركبة المسؤولة عن الحادث و بقاؤها مجهولة⁶⁶⁷

و تتحقق هذه الحالة في عدم معرفة السيارة المسؤولة عن الحادث لاسيما في حالة إصابة إنسان من حادث مرور تكون فيه السيارة مجهولة⁶⁶⁸ دون أن تترك أي أثر يدل عليه و التي تتحقق في الحالة التي لا يستطيع فيها المصاب أو الشهود معرفة رقم لوحاتها أو تسجيلها إذ ليس من العدل أن يكون جزاء سوء حظ المصاب سببا في حرمانه من التعويض في الوقت الذي تفرض فيه الدولة تأمينا إجباريا على جميع السيارات لضمان حقوق جميع المضرورين، لذا نرى أن المشرع قد راعى هذه الناحية و أعطاهم حقها من الاهتمام و تحقيقا لذلك نص على أن الصندوق يعرض المتضررين من الحوادث الناجمة عن استعمال السيارة في الأحوال التي لا تعرف هوية المسؤول عن الحادث.⁶⁶⁹

المطلب الثاني: إنعدام التأمين على السيارة المتسببة في الحادث

و تتمثل هذه الحالة في عدم وجود تأمين على السيارة و التي تتجسد في حالة قيادة شخص لسيارة ليس لها وثيقة تأمين سارية المفعول إما لعدم تجديد وثيقة التأمين في حالة انقضاء مدة سريانها أو لعدم وجود تأمين أصلا و لا ذنب للمضرور من فضل مثل هذه السيارة في أن يتحمل بقدر نفسه لعدم وجود تأمين يغطي الحادث⁶⁷⁰.

⁶⁶⁷ - نحن فضلنا تسمية هذه الحالة باسم عدم معرفة المركبة المسؤولة عن الحادث بدلا عن عدم معرفة الشخص المسؤول الواردة في المادة 24 من الأمر 15/74 حتى وإن كانت هذه التسمية الأخيرة تعبر عن ما هو مقصود، إلا أن التسمية الأولى تعبر بصفة جازمة على أن المقصود بالمسؤول ضمن المادة هي السيارة المرتكبة للحادث التي تكون أكثر دلالة في المعنى من الناحية العملية التي تقتضيها هذه المسألة من طرف صندوق ضمان السيارات.

⁶⁶⁸ - د/ إبراهيم محمد الدسوقي "تعويض الوفاة و الإصابة و تلف الممتلكات الناجمة عن حوادث مركبات النقل السريع" المرجع السابق" ص 108.

⁶⁶⁹ - د/ مورييبي منصور "المرجع السابق" ص 198.

James Landel, Op-Cit, P 107.

⁶⁷⁰ - د/ إبراهيم محمد الدسوقي "تعويض الوفاة و الإصابة و تلف الممتلكات الناجمة عن حوادث مركبات النقل السريع" المرجع السابق" ص 109.

مما أدى بالمشروع الجزائري إلى التوسع في حماية ضحايا حوادث المرور في حالة ما إذا كانت السيارة غير مؤمنة إذ أوجد لهم جهة احتياطية تتمثل في صندوق ضمان السيارات الذي يلتزم بدفع التعويضات⁶⁷¹ سواء للسائق الضحية أو المالك الضحية للمركبة غير المؤمن عليها مع تخفيض بصفة طردية وفقا للمسؤولية الملقاة على عاتق السائق أو المالك بسبب جميع الأخطاء ماعدا تلك التي بررتها الاستثناءات المشار إليها في المادة 07 من المرسوم التطبيقي 37/80.

وفي جميع الأحوال يبقى التعويض حقا مكتسبا للسائق و/ أو المالك من قبل صندوق ضمان السيارات إذا أصيب بعجز يساوي أو يفوق 50% مهما كان خطأهم. كما يبقى تعويض ذوي حقوق السائق أو المالك في حالة وفاتهم مضمونا بصفة كاملة.⁶⁷²

المطلب الثالث: حالات سقوط الحق في الضمان

بعد أن أقر المشروع الجزائري مبدأ التعويض الخارج عن نطاق المسؤولية لكل ضحايا حوادث المرور أورد استثناءات على هذا المبدأ الذي بمقتضاه تمتنع شركات التأمين عن أداء مبالغ التعويض المستحقة للضحايا⁶⁷³ بعنوان ضحايا حوادث المرور نتيجة لسقوط الحق في الضمان ليتولى صندوق ضمان السيارات تعويضهم بشروط محددة

⁶⁷¹ - أ/ بلخضر مخلوف "المرجع السابق" ص 96.

⁶⁷² - المادة 8 من المرسوم التطبيقي 37/80 الصادر بتاريخ 1980/02/16 و هي الحالة التي تشبه الحالة المنصوص عليها في المادة 13 من الأمر 15/74 إلا أن الاختلاف يكمن في أن هذه الأخيرة تكون فيها السيارة مؤمنة من جهة و شركة التأمين هي المدينة بالتعويض، أما الحالة المنصوص عليها في المادة 8 من المرسوم التطبيقي 37/80 تكون السيارة غير مؤمنة و صندوق ضمان السيارات هو المدين بالتعويض، أما مسألة التخفيض تكون بنفس وتيرة في كلتا المادتين.

⁶⁷³ - مع ضرورة التقيد بالالتزام الوارد في المادة 9 من المرسوم 37/80.

مسبقا و تتمثل هذه الحالات وفقا لما نصت عليه المادة 07 من المرسوم التطبيقي 37/80

في " يتسنى من الانتفاع من قبل الصندوق الخاص بالتعويضات

أ. السارق و شركاؤه.

ب. السائق الذي لم يبلغ السن المطلوبة عند وقوع الحادث⁶⁷⁴ أو لم تتوفر لديه

الوثائق السارية المفعول و التي تنص عليها الأحكام القانونية التنظيمية الجاري بها العمل
لقيادة المركبة.

ج. السائق الذي يحكم عليه لقيادته مركبة و هو في حالة سكر أو تحت تأثير

الكحول أو المخدرات أو المنومات المحظورة.

د. السائق و/أو المالك لنقله وقت الحادث أشخاصا بعوض⁶⁷⁵ ولا إذن مسبق

قانونا.

هـ. السائق و/أو المالك الذي يحكم عليه لقيامه وقت الحادث بنقل أشخاص

أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان المحددة في الأحكام القانونية

و التنظيمية الجاري بها العمل.

غير أنه لا يحتج بهذه الأحكام على المصاب أو ذوي حقوقه و علاوة على ذلك

لا تسري على ذوي الحقوق في حالة وفاة الأشخاص المذكورين في الفقرات السابقة أو

على الأشخاص الذين يعيلونهم في حالة العجز الدائم الجزئي الذي يزيد على 66%.

⁶⁷⁴ - انظر الصفحة 327 من الأطروحة.

⁶⁷⁵ - كذلك الأمر بالنسبة للمادة 5/7 من المرسوم التطبيقي 37/80 ذكرت عبارة "بدون عوض" في النسخة العربية للمادة، إلا أن الأصح "onéreux" أي "بعوض" وفقا لما هو مجسد في النص الفرنسي للمادة 5/7.

Art. 7. - "Sont exclus du bénéfice de l'indemnisation par le fonds spécial d'indemnisation

d) le conducteur et ou le propriétaire pour avoir, au moment du sinistre, transporté des personnes à titre onéreux, sans l'autorisation préalable réglementaire".

الواضح من الفقرة الثانية من المادة أن تعويض السائق المخطئ من طرف صندوق ضمان السيارات يكون مربوط ببلوغ نسبة العجز الدائم النسبي ب 66% ، أما تعويض ذوي الحقوق فيكون مضمون من طرف صندوق ضمان السيارات في حالة توفر شرط وفاة الشخص المخطئ.

أما بالنسبة لمسألة عدم كفاية الضمان الذي تعهد المؤمن بتغطيته فلا مجال لإعمال هذا الاستثناء كون أن التأمين الإجباري يضمن المسؤولية المدنية بقيمة غير محددة.⁶⁷⁶

⁶⁷⁶ – أ/ بن قارة بوجمعة "المرجع السابق" ص 20.

المبحث الثالث: شروط و إجراءات الاستفادة من التعويض صندوق ضمان السيارات

سوف نتناول في هذا المبحث الشروط الواجب توفرها من أجل الاستفادة من

تعويض صندوق ضمان السيارات **(المطلب الأول)** ثم ننتقل إلى الإجراءات الواجب

إتباعها من طرف المصاب و ذويه من أجل الحصول على التعويض **(المطلب الثاني)** ثم

نسلط الضوء على تقادم دعوى المصاب أو ذوي حقوقه ضد صندوق ضمان السيارات

(المطلب الثالث).

المطلب الأول: شروط الاستفادة من تعويض صندوق ضمان السيارات

تقتضي هذه المسألة معرفة شروط الاستفادة من التعويض في حالة ما إذا كانت

المركبة مؤمن عنها (الفرع الأول) أو غير مشمولة بالضمان (الفرع الثاني).

الفرع الأول: شروط الاستفادة من التعويض في حالة ما إذا كانت المركبة مؤمن عليها

نستخلص من المادة 30 من الأمر 15/74 أنه يشترط الاستفادة من تعويض

صندوق ضمان السيارات ما يلي

1 - أن يثبت ضحايا حوادث المرور أو ذوي حقوقهم بأنهم من جنسية جزائرية

أو بان محل إقامتهم يقع بالجزائر إذا كانوا أجانب أو يثبتوا بأنهم من جنسية دولة سبق لها أن أبرمت مع الجزائر إتفاق بالمعاملة بالمثل وفقا لما تقضي به الاتفاقية.

2 - أن يثبتوا أن الحادث الذي نشأ عنه الضرر يخول لهم حق المطالبة

بالتعويض ضمن الشروط المحددة في الأمر المذكور⁶⁷⁷ و لا يمكن أن يترتب عنه حق

التعويض الكامل من المسؤول أو من جهة أخرى، و إذا أمكن للضحايا أو ذوي حقوقهم

في حالة الوفاة المطالبة بالتعويض الجزئي عن نفس الحادث من رب العمل أو الضمان

الاجتماعي فلا يلتزم صندوق ضمان السيارات إلا بالتعويض التكميلي عند الاقتضاء كما

لا يحق للجهات التي أدت تعويضا للمضرور أن ترجع عن الصندوق بمطالبته بما أداه⁶⁷⁸

إذ أن الدور الاحتياطي للصندوق يحول دون وجود التزام تضامني بينه و بين المسؤول

عن الحادث.

⁶⁷⁷ - تنص المادة 29 من الأمر 15/74 "عدا حالة سقوط الحق في الضمان الذي يثيره المؤمن و غير المحتج به من

طرف الضحايا أو ذوي حقوقهم يتعين على الصندوق أن يتحمل في جميع الأحوال الأخرى المنصوص عليها في المادة

24 أعلاه، التعويضات المقررة لضحايا الحوادث الجسمية للمرور، و الواقعة في الأراضي الوطنية و المسببة من

مركبة واحدة أو أكثر، و ذلك وفقا للتعريف الوارد في المادة الأولى من هذا الأمر.

⁶⁷⁸ - Yves Chartier : La réparation du préjudice dans la responsabilité civile, Dalloz, France, 1999, P 930.

1 - أن يثبت بأن مسبب الحادث بقي مجهولا إذا كان معروفا فيثبت لأنه غير مؤمن له أو سقط حقه في الضمان أو أنه معسر و ليس لديه القدرة المالية لإصلاح الضرر كليا أو جزئيا بعد المصالحة أو على أثر حكم قضائي يتضمن الحكم عليه بدافع التعويضات عن الضرر الذي أحدثه، أما في حالة إهمال المضرور لحقه في المطالبة بالتعويض من الجهات ذات العلاقة إلا أن تقادمت فلا يمكن للصندوق أداء التعويض. فالصندوق لا يمكن أن يتحمل آثار تقاعس المضرور عن ملاحقة من يلزمون اتجاهه بالتعويض.⁶⁷⁹

كما تثبت عدم مقدرة المدين بالتعويض بالنسبة لصندوق ضمان السيارات من خلال الإخطار الموجهة إليه و الذي يلزمه بالدفع و الذي يكون متبوعا إما الرفض الصريح أو الضمني في حالة بقاء الإخطار بدون نتيجة خلال مهلة شهر وأحد من تاريخ تبليغ الإخطار.

2 - كما يجب لكي يقوم صندوق الضمان للسيارات بدفع التعويض للمضرور أو ذوي حقوقهم أن يكون بسبب ضرر حادث مرور اشتركت فيه مركبة آلية وفقا لما نصت عليه المواد 01 و 24 و 29 من الأمر و ألحقت ضررا جسامانيا نتج عنه الوفاة أو العجز المؤقت أو الدائم كما أن تعويض صندوق ضمان السيارات يكون بنفس الكيفية التي تلزم بها شركات التأمين أي يتم وفقا لحساب التعويض الذي يمنح للمضرور أو ذوي حقوقه طبقا للملحق الخاص بتعويض ضحايا حوادث المرور وفقا للقانون 31/88.⁶⁸⁰

⁶⁷⁹ - Yves Chartier Op – Cit, P 933.

⁶⁸⁰ - تنص المادة 04 من المرسوم التطبيقي 37/80 على ما يلي "يتم التعويض للمصاب أو ذوي حقوقه وفقا للأحكام القانونية و التنظيمية الجاري بها العمل و طبقا لجدول التسعيرة المرفق بالأمر 15/74 المؤرخ في 06 محرم 1394 الموافق لـ 30 يناير 1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار".

الفرع الثاني: شروط الاستفادة من التعويض في حالة ما إذا كانت المركبة غير مؤمن عليها

و هذه الحالة التي تتعلق بمسألة المركبة غير المؤمن عليها و التي تخضع لشروط خاصة بالإضافة إلى الشروط السابق ذكرها و التي تتمثل أساسا.

ضرورة التزام المسؤول عن حادث المركبة غير المؤمن عليها إبلاغ صندوق ضمان السيارات بكل مشروع إتفاق ودي يهدف إلى تحديد أو دفع التعويضات المترتبة عن الأضرار الجسمانية المتسبب فيه خلال مهلة شهر من تاريخ الاتفاق بموجب رسالة موصى عليها مع الإشعار بالاستلام طبقا للمادة 26 من الأمر 15/74.⁶⁸¹ إذ أن الفائدة من هذا الشرط المتمثل في إعلام صندوق ضمان السيارات تكمن في أنه يمكنه من أي منازعة قد تثار بشأن صحة الدفع في حالة رجوع المضرور أو ذوي حقوقه.

كما يتعين على الصندوق أن يعلن موقفه من المشروع الإتفاقي الودي للتعويض خلال مهلة لا تتجاوز شهرين من إعلامه به أن يظهر موقفه من هذا الإعلام إما بالتسليم به و قبول دفع التعويض و إما أن ينازع فيه أو يعلن أنه ليس في وضع يسمح له باتخاذ موقف نهائي مكتفيا بإبداء بعض الملاحظات⁶⁸² و يهدف المشرع من وراء ذلك الإسراع بتعويض ضحايا حوادث المرور.⁶⁸³

⁶⁸¹ - تنص المادة 26 من الأمر 15/74 على ما يلي: "كل مصلحة تستهدف تحديد أو تسديد التعويضات المترتبة على مسبب الحوادث الجسمانية غير المؤمن لهم، و الواقعة من مركبة واحدة أو عدة مركبات، يجب إبلاغها للصندوق الخاص بالتعويضات من طرف المدين بالتعويض".

⁶⁸² - Yves Chartier, Op. Cit, P. 938.

⁶⁸³ - تنص الفقرة الثانية من نص المادة 10 من المرسوم التطبيقي 37/80 على ما يلي "و يتعين على الصندوق الخاص بالتعويضات أن يعلن موقفه من مشروع الاتفاق الودي للتعويض المذكور، خلال مهلة لا تتجاوز الشهرين ابتداء من تاريخ استلامه".

و في حالة رفض صندوق ضمان السيارات الاتفاق الودي يجب على المضرور إذا بقي حيا أو على ذويه في حالة الوفاة إعلام الصندوق عن توضيح عزمهم و موقفهم إما برفع دعوة قضائية أمام المحكمة المختصة ضد الصندوق إذا ما أرادوا الاحتفاظ بحقوقهم وخاصة إذا لمسوا عسر المسؤول عن هذه الحالة، و إما بقبول إقتراح دفع التعويض من قبل المسؤول المباشر⁶⁸⁴ إذا رأوا من ذلك أفضل لهم من الرجوع إلى الصندوق إذ أن الخيار يبقى للمضرور أو ذويه.⁶⁸⁵

المطلب الثاني: إجراءات مطالبة الصندوق بالتعويض أمام القضاء

هذه المسألة تقتضي التمييز بين حالة تدخل صندوق ضمان السيارات في الدعوى المرفوعة ضد المسؤول عن إحداث الضرر (الفرع الأول) و بين الدعوى المرفوعة ضد الصندوق من المصابين أو ذوي حقوقهم (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تدخل الصندوق في الدعوى

وفقا للمادة 11 من المرسوم التطبيقي 37/80 و التي تقضي بإمكانية تدخل صندوق ضمان السيارات أمام القضاء و حتى أمام المحاكم الجزائية، و في جميع الدعاوى القائمة ضد المصابين جسمانيا و ذوي حقوقهم من جهة و بين المسؤولين عن الأضرار الغير مضمونة بالتأمين على السيارات أو بالتأمين المتنازع فيه من قبل المؤمن من جهة أخرى، و ذلك قصد المحافظة على حقوقه طبقا للتشريع و التنظيم الجاري به العمل و يمكن أن يستخدم طرق الطعن لحماية مصالحه.

⁶⁸⁴ - غالبا ما يتم من الناحية العملية قبول اقتراح المسؤول عن الضرر في حالة المنازعة من طرف الصندوق نظرا للإجراءات القضائية التي قد يطول مداها في سبيل الحصول على تعويض من الصندوق في حالة إدخال النزاع للقضاء.

⁶⁸⁵ - وفقا للفقرة الأخيرة من المادة 10 من المرسوم التطبيقي 37/80.

كما أن طلب التعويض قد يرفع أمام المحكمة الجزائية تبعا للدعوة المدنية بالتبعية أو أمام المحكمة المدنية ليحل محل الضحية من أجل الحكم له بالمبالغ التي سبق و أن دفعها للضحية أو تلك المبالغ المقرر دفعها فيما بعد.

و لكي يتمكن صندوق ضمان السيارات أن يتدخل في الدعوى ألزم المشرع على المصابين أو ذوي حقوقهم عند لجوءهم إلى القضاء بدعوى تعويض ضد المسؤول عن الحادث أن يخطرُوا الصندوق بمجرد علمهم بالجلسة⁶⁸⁶ المحددة لعرض القضية و على انتصابهم كأطراف مدنية و ذلك بموجب رسالة موصى عليها مع الإشعار بالاستلام كما يجب أن تتضمن تلك الرسالة البيانات المتعلقة بتاريخ الحادث و مكان وقوعه و الوضعية القانونية للمركبة و الجهة التي حررت التقرير أو محضر التحقيق⁶⁸⁷ و هوية السائق أو المالك المسؤول عن الأضرار و كذلك الجهة القضائية النازرة في الدعوى العمومية و تاريخ الجلسة⁶⁸⁸، و كل بيان غير صحيح يكون مدرجا في التبليغات يؤدي في حالة سوء نية المصاب أو ذوي حقوقه إلى الرفض الجزئي أو الكلي لطلب التعويض من الصندوق و يقع إثبات سوء نية المصاب أو ذوي حقوقه على عاتق صندوق ضمان السيارات⁶⁸⁹، كما يجوز لممثل النيابة العامة أن يستدعي صندوق ضمان السيارات للحضور أمام نفس المحكمة الجزائية التي تفصل في موضوع الدعوى العامة بنفس الطرق و ضمن نفس الإجراءات القانونية التي يتم بموجبها استدعاء أطراف الدعوى الآخرين في حالة دفع شركة التأمين بعدم التزامها بتغطية الضرر و ذلك إذا توفرت

⁶⁸⁶ - إذ يترتب عن إعلان الصندوق بالدعوى أن تكون له صفة في الدعوى وله حق الطعن المكفول للحضور قانونا.

انظر أ / بلخضر مخلوف "المرجع السابق" ص 101.

⁶⁸⁷ - وفقا لما نصت عليه المادة 2/13 من المرسوم التطبيقي 37/80 .

⁶⁸⁸ - أ/ بن عبيدة عبد الحفيظ "المرجع السابق" ص 61.

⁶⁸⁹ - أ/ أحمد طالب "العدد الأول" "المرجع السابق" ص 261.

حالات سقوط الضمان التي تفتح المجال بدورها لصندوق ضمان السيارات لتغطية هذه الأضرار.

و بمقتضاه يتم استدعاء صندوق ضمان السيارات لإدخاله في الخصام من أجل الحكم عليه بمبلغ التعويض الذي تقضي به المحكمة بوصفه مسؤولاً إحتياطياً عن تعويض الضرر الذي أصاب المضرور أو ذوي حقوقه وفقاً للمواد 24 و ما بعدها من الأمر 15/74.⁶⁹⁰

الفرع الثاني: الدعوى المقامة ضد صندوق ضمان السيارات

إذا انقضت مهلة الشهرين الممنوحة للصندوق لإبداء موقفه بشأن الطلب المقدم من طرف الضحية أو ذوي حقوقه بالموافقة أو الرفض جاز لهم رفع دعوى ضد الصندوق أمام المحكمة المختصة التي وقع في دائرتها الحادث الذي نشأ عنه الضرر، و كذلك الحال إذا اختلف الصندوق مع المصاب أو ذوي حقوقه إما بشأن تحديد التعويض عندما يكون المسؤول عن الأضرار مجهولاً أو عندما لا يحتج بالحكم المتمسك به ضد صندوق ضمان السيارات أما بشأن وجود حق في التعويض ففي هذه الحالة يرفع المصاب أو ذوي حقوقه الدعوى أمام المحكمة المختصة لحسم النزاع القائم بينهم و بين صندوق ضمان السيارات و ذلك بمعزل عن أي مدين محتمل بالتعويض و قد تحكم المحكمة برفض الدعوى إن كانت غير مؤسسة أو تحكم على صندوق ضمان السيارات بالتعويضات الواجبة للمضرور، و يمتد الأمر حتى و لو لم يتدخل الصندوق في الدعوى طالما قام المصاب أو ذوي حقوقه بالتبليغات المنصوص عليها في المادتين 12 و 13 من المرسوم التطبيقي

⁶⁹⁰ - تنص المادة 16 مكرر من القانون 31/88 المعدل و المتمم للأمر 15/74 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام تعويض الأضرار على ما يلي " إذا كان الحادث ناجماً عن مركبة يستدعي المؤمن أمام الجهة القضائية الجزائية في نفس الوقت الذي يستدعي فيه الأطراف طبقاً لقانون الإجراءات الجزائية ويستدعي الصندوق الخاص بالتعويضات فيما يخصه ضمن نفس الإشكال."

80/ 37⁶⁹¹، وفضلا عن ذلك يجوز لصندوق ضمان السيارات أن يحل محل المتضرر الدائن بالتعويض في جميع الحقوق ضد مسبب الحادث أو المسؤول المدني للمطالبة بمبالغ التعويض المدفوعة للمصاب أو ذوي حقوقه⁶⁹² وكذلك المطالبة بالفوائد القانونية عن المدة الفاصلة بين تاريخ دفع التعويضات لغاية تسديدها من طرف المسؤول علاوة على المطالبة بالمصاريف القضائية في حدود ألف دينار⁶⁹³، كما يجوز للصندوق أن يمارس حق الرجوع على المدين سواء تم دفع التعويض بموجب طريقة التسوية الإدارية أو الحكم القضائي.

المطلب الثالث: تقادم دعوى المصاب أو ذوي حقوقه ضد صندوق ضمان السيارات

سوف نتناول في هذا المطلب حالة تقادم الدعوى في الحالة التي يكون فيها المسؤول عن التعويض مجهولا (الفرع الأول) و الحالة التي يكون فيها مرتكب الحادث معروفا (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الحالة التي يكون فيها المسؤول عن الأضرار مجهولا

و تتجسد هذه الحالة في المسألة التي يكون فيها المسؤول عن الضرر مجهولا إذ أوجب المشرع توجيه الطلب الرامي للحصول على تعويض الأضرار الجسمانية المسببة للمصاب أو ذوي حقوقه إلى صندوق ضمان السيارات في مهلة خمس سنوات ابتداء من تاريخ وقوع الحادث⁶⁹⁴ و أي مطالبة بعد هذه المدة تعتبر عديمة الأثر في مواجهة الصندوق كأصل عام.

⁶⁹¹ - أنظر المادة 14 من المرسوم التطبيقي 37/80 .

⁶⁹² - د/ محمد إبراهيم الدسوقي "تعويض الوفاة و الإصابة و تلف الممتلكات الناجمة عن حوادث مركبات النقل السريع" المرجع السابق، ص 113.

⁶⁹³ - أنظر المادة 31 من المرسوم التطبيقي 37/80.

⁶⁹⁴ - أنظر المادة 2/16 من المرسوم التطبيقي 37/80.

الفرع الثاني: الحالة التي يكون فيها المسؤول عن الأضرار معروفا

عندما يكون المسؤول عن الحادث معروفا وجب توجيه طلب التعويض إلى الصندوق خلال مهلة خمس سنوات أيضا و ذلك ابتداء من تاريخ الحادث أو من تاريخ الحكم القضائي الذي اكتسب قوة الشيء المقضي فيه⁶⁹⁵، غير أن مهلة الخمس سنوات السالف ذكرها لا تسري في هذه الحالة و لا الحالة السابقة إلا من يوم علم المعنيين بالضرر الحاصل من جراء الحادث.⁶⁹⁶

و يتضح مما سبق أن المشرع قصر في هذه الحالة مدة التقادم المسقط إلى خمس سنوات بدءا من تاريخ العلم بوقوع الحادث المؤدي للضرر خلافا لمدة التقادم في القواعد العامة⁶⁹⁷ حرصا منه لتسوية جميع المنازعات الحاصلة بتعويض شريحة المتضررين و حثهم على ضرورة الإسراع في المطالبة بالتعويض من خلال تقصير مدة التقادم، إلا أن هذه الغاية تعكس ما يصبو إليه المشرع بإنشائه لصندوق ضمان السيارات الوحيد على المستوى الوطني مما يعجل غاية المتضررين و ذوي حقوقهم في الحصول على تعويض. و إدراكنا لهذه الوضعية و خطورتها أدى بنا الأمر لضرورة الأخذ بيد المضرور أو ذوي حقوقه حتى و أن تقادمت مدة دعواهم ضد صندوق ضمان السيارات إذ أجاز لهم القانون أن يرفعوا طعنا إداريا إستثنائيا أمام وزير المالية للبت فيه و ضرورة توضيح المتضررين و ذوي حقوقهم من الظروف التي منعتهم من مطالبة صندوق ضمان

⁶⁹⁵ - أنظر المادة 1/17 من المرسوم التطبيقي 37/80.

⁶⁹⁶ - أنظر المادة 2/17 من المرسوم التطبيقي 37/80.

⁶⁹⁷ - تنص المادة 133 من القانون رقم 05-10 المعدل و المتمم للقانون المدني الجزائري على ما يلي " تسقط دعوى التعويض بانقضاء خمسة عشر (15) سنة من يوم وقوع العمل الضار".

السيارات خلال مهلة خمس سنوات⁶⁹⁸ سواء كان المسؤول عن الحادث مجهولا أو
معروفا.

⁶⁹⁸ - انظر المادة 18 من المرسوم التطبيقي 37/80 .
أ/ بن عبدة عبد الحفيظ " المرجع السابق " ص 64.

المبحث الرابع: مصادر تمويل صندوق ضمان السيارات و تقويم نجاعته في حماية الضحايا

سوف نتعرض في هذا المبحث إلى المصادر المعتمدة في تمويل صندوق ضمان السيارات التي تؤكد مبدأ التضامن الوطني في خلق جهة تعمل جنبا إلى جنب مع نظام التأمين الإلزامي في تعويض ضحايا حوادث المرور (المطلب الأول) ثم نتطرق إلى محاولة تقويم عمل صندوق ضمان السيارات و مدى نجاعته في إضفاء الحماية المقررة لضحايا حوادث المرور (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مصادر تمويل صندوق ضمان السيارات

لاحظنا من خلال دراستنا لمهام الصندوق وعظم المسؤوليات الملقاة على عاتقه في

تعميم التغطية المالية من حوادث المرور⁶⁹⁹ طالما أن التأمين أصبح إجباريا في هذا

المجال إذ لا بد من إيجاد موارد من أجل تمويله و التي تتمثل في

1 مساهمات مسؤولي الحوادث غير المؤمنين .

2 -التحصيلات التي أجريت على عاتق أصحاب التعويضات.

3 حصائل توظيف أموال الصندوق بما فيه الفوائد المترتبة له عن المبالغ

المودعة في الحساب الجاري للخرينة.

4 -لزيادات الحاصلة على الغرامات المالية في إطار العقوبات النافذة على تأمين

السيارات.⁷⁰⁰

5 مساهمات المؤمنين المحددة ب 3% من أقساط التأمين الصافية من الإلغاءات

و الرسوم بما في ذلك الضمانات الفرعية المقبوضة و المستوفاة بعنوان التأمين الإلزامي

على السيارات.⁷⁰¹

6 مساهمات شركات التأمين بالتناسب مع المقبوضات في فرع السيارات التي

تستغلها وفقا لحاجات الصندوق للنفقات الباقية التي تقع على عاتقه.

7 -للتخصيصات المحتملة لميزانية الدولة.⁷⁰²

8 كل المواد الأخرى التي يمكن أن تمنح للصندوق.⁷⁰³

⁶⁹⁹ - د/ محمد إبراهيم الدسوقي "تعويض الوفاة و الإصابة و تلف الممتلكات الناجمة عن حوادث مركبات النقل السريع"

"المرجع السابق" ص 107 .

⁷⁰⁰ - نص المادة 190 و 191 من القانون رقم 04/06 المتعلق بالتأمينات.

⁷⁰¹ - كانت مساهمات المؤمنين في ظل الأمر 15/74 محدودة بـ 2% من أقساط التأمين بموجب المادة 32 إلا إنه

بتعديل هذه المادة بموجب القانون 31/88 المعدل و المتمم للأمر 15/74 عدل المشرع الجزائي النسبة إلى 03 %.

⁷⁰² - تم إضافته في قانون المالية لسنة 1990 بالمادة 123.

⁷⁰³ - انظر المادة 18 من المرسوم التنفيذي رقم 103/04 المؤرخ في 15 صفر 1425 الموافق لـ 05 إبريل 2004

و الذي يتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات و يحدد قانونه الأساسي.

و تقيد كل العمليات المالية في حساب خاص به مفتوح في كتابات خزينة

الدولة.⁷⁰⁴

ويتضح مما تقدم أن مورد الصندوق في البداية كان تتشكل من مساهمة مؤسسات التأمين التي تعتبر المورد الأساسي إلا أنه تم تعديل المادة 32 بقانون المالية لعام 1990 التي أضافت بعض المساهمات إدراكا لحجم المسؤوليات الملقاة على عاتق الصندوق في ظل ضالة مساهمة شركة التأمين مقارنة بالحوادث التي تستدعي تدخله، إلا أن هذه الإضافة لم تحل مشكلة التعويضات في ظل كثرة الحوادث التي سجلت بالجزائر الناجمة في أغلبها عن الأخطاء المستبعدة من الضمان من طرف المؤمن.

المطلب الثاني: تقويم صندوق ضمان السيارات

كما سبق القول بأن صندوق ضمان السيارات يتفق و نظام التأمين الإلزامي من ناحية الهدف حيث أن كل منهما مكمل للآخر في سد المنافذ التي قد تؤدي إلى ضياع أو إضعاف حقوق المتضرر والذي لا يتسنى لهم الحصول على تعويض وفقا لنظام التأمين

⁷⁰⁴ - الحساب الخاص رقم 29 - 302 المنصوص عليه في المادة 32 من الأمر 15/74 و الذي تم إغفاله بموجب المادة 117 من القانون رقم 02 - 11 المؤرخ في 24 ديسمبر 2002 المتضمن قانون المالية 2003 و التي أحالت في نفس الوقت مسألة تنظيم صندوق ضمان السيارات إلى مرسوم عن طريق التنظيم. إلا أن المرسوم التنفيذي المشار إليه في المادة 117 و الخاص بتنظيم الصندوق و الصادر تحت رقم 04 - 103 المؤرخ في 05 أفريل 2004 أبقى على نفس الحساب الخاص رقم 29 - 302 المنصوص عليه في المادة 32 من الأمر 15 / 74 بموجب المادة 1/18 من المرسوم.

مما يدعونا إلى التساؤل عن سبب إغفال المشرع لحساب التخصيص في قانون المالية لسنة 2003 الذي يمكن إرجاعه في رأينا من أجل إعادة تنظيمه و تسيير موارده المالية و جعلها قاصرة على التعويضات الخاصة بضحايا حوادث السيارات بعيدا عن كل الأزمات الاستثنائية التي يكون من شأنها أن تزعزع موارده و في نفس الوقت عدم الاكتفاء بتغيير تسميته فقط الحاصل بموجب المادة 266 من القانون رقم 01/21 المؤرخ في 22 ديسمبر 2001 و سوف تكون لنا كلمة مطولة في هذا الشأن عند التطرق لمسألة تقويم عمل الصندوق.

الإجباري إما لجهل المضرور بالمسؤول عن الضرر و إما أن المسؤول عن الضرر لم يكن مبرما لعقد التأمين، أو سقط حقه في الضمان .

إذ يعتبر الصندوق بمثابة جهة إغاثة إستثنائية تهدف إلى تحسين وضعية المضرور من حوادث السيارات .

إلا أن الهدف المنشود للصندوق في أرض الواقع تواجه مجموعة من الصعوبات التي تحول دون التحصيل الكامل للمبادئ والتي تجعله غير قادر على محو كل الآثار السلبية المترتبة عن تطبيق نظام التأمين الإجباري، إذ يجب تقديم مجموعة من التوصيات التي تهدف في أساسها للنهوض بالدور الفعال للصندوق من أجل قهر كل المعوقات التي يمكن أن تواجهه إذ ما أريد للصندوق أن يظهر على حيز الوجود و أن يؤدي دوره كاملا ليكون في مستوى الحاجة التي أراها له المشرع أن تحدد صلاحياته فقط في تعويض ضحايا حوادث المرور وفقا لما تم شرحه بصفة إستثنائية.

إذا باعقدنا لو استمر بتمديد صلاحياته لتشمل تعويض فئات أخرى غير ضحايا حوادث المرور فإن الصندوق حتى ولو أريد إبرازه إلى حيز التطبيق، فإنه سوف لا يكتب له البقاء بالنظر لجسامة مسؤوليته التي لا يمكن مقارنتها مع مصادر تمويله الضئيلة.

إذ أن المشرع الجزائري مدد صلاحيات صندوق تعويض ضحايا الإرهاب و ضحايا الفيضانات و الزلازل و كل الأزمات التي عاشتها الجزائر مما أثار سلبا على أداء الصندوق في لعب دور مهم في تعويض ضحايا حوادث المرور، ومن الواضح أن نية المشرع إتجهت إلى هذا الرأي عند تغيير تسمية الصندوق الخاص بالتعويضات إلى صندوق ضمان السيارات، إذ يقتصر دوره فقط على الحوادث الناجمة على السيارات فقط وفقا للحالات التي سبق شرحها.

كما يؤخذ على المشرع أنه ركز على مقر صندوق ضمان السيارات في الجزائر العاصمة منذ أكثر من 40 سنة مما أدى إلى إرهاب كاهل المضرورين و ذوي حقوقهم

خاصة أولئك الذين يقطنون في ولايات يبعد مقرها عن العاصمة مما جعل كثيرا منهم يفر عن المطالبة بهذا الحق نظرا للعناء النفسي و البدني الذي يلحق بهم إثر المطالبة به سواء وديا أو قضائيا أو تنفيذيا.

و لذا نناشد المشرع بضرورة التدخل لاستحداث فروع له على الأقل على مستوى الشرق و الغرب و الجنوب و وسط الجزائر الذي يكون له باعا كبيرا في تقريب الصندوق من الضحية أو ذويه.

الخاتمة

رأينا من خلال هذا البحث مدى التقدم و التطور الذي تحقق في مجال حماية المضرورين جسديا من حوادث السيارات في التشريع الجزائري، بدءا بتطبيق القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية في التشريع الفرنسي، و ما يتخللها من ضرورة إثبات خطأ حارس السيارة لحصول الضحية على حقه في التعويض، والتي لم تحقق الهدف المرجو منها في كفالة حق المضرور في التعويض، نظرا للتطور الصناعي الرهيب الذي زاد في تعقيدات المركبة وخطورتها و الذي ظهر مع بداية هذا القرن، مما أدى في سبيل ذلك إلى اهتداء القضاء الفرنسي إلى الفقرة الأولى من المادة 1384 من القانون المدني الفرنسي، و فسرهما لصالح المتضررين من حوادث السيارات و حملها ما لم يقصده المشرع الفرنسي حين دونها في قانون نابليون، إلى أن خلص القضاء إلى اعتبار أن المسؤولية عن حراسة الأشياء تقوم بقوة القانون، بمعنى أن المادة 1/1384 ليس الهدف منها مجرد نقل عبء الإثبات من المضرور إلى المسؤول، بل تحمل أيضا قرينة موضوعية مفادها قيام مسؤولية حارس الشيء بمجرد حدوث الضرر من هذه الأخيرة. إلا أن هذا الحل بدأ يتلاشى بعد أن بات مؤكدا أن مسألة حماية المتضررين من حوادث السيارات لا تكون إلا وفقا للقوانين الخاصة، مما أدى بالفقه و القضاء إلى البحث الدؤوب الذي اتسم في كثير من الأحيان بالطابع النضالي في إيجاد حلول مرضية أكثر تؤمن حقوق الضحايا، و عمل على حمل المشرع للتسليم بها، مما أفرز فكرة التوزيع الاجتماعي للمخاطر بين أفراد المجتمع، و ضرورة الاستئجار بفكرة التأمين الإلزامي على السيارات أين بينا أن التكافؤ و التضامن و التعاون بين أفراد المجتمع يقتضي أن يساهم الجميع في تحمل الضرر الذي يقع على أحد الأفراد، و أن هذه المساهمة تأخذ صورة تأمين المسؤولية.

و لكي يكون هذا التعاون فعّال، يجب أن يكون التأمين على السيارات إجباري مما اقتضى بنا البحث عن تحديد مفهوم السيارة التي تخضع لنظام التأمين الإجباري باعتبارها المحور الذي يدور فيه بحثنا، و الأشخاص الملزمين بذلك و كذلك توضيح الأضرار المشمولة بالضمان و الغير مشمولة و كفيات حصول المضرور على تعويض الذي لا يتحملة الفاعل وحده، وإنما يتوزع عبؤه على جميع الأفراد، و بذلك لا تستبدل الضحية (المضرور) بآخر (الفاعل الذي لم يرتكب الخطأ).

فهذه هي الصورة المبسطة للمضرور في حوادث المرور هي التي استحوذت على ذهن المشرع حين إصدار الأمر 15/74 المعدل بقانون 31/88 و رغبته في مواجهة و رعاية ذلك نظرا للاهتمام المتزايد و الرامي لحماية الضحايا من المخاطر الناجمة عن حوادث المرور أين اعتبر المشرع الجزائي حادث المرور حادث اجتماعي يضمن القانون التعويض لكافة ضحاياه، مما أدى به إلى استبدال النظام التقليدي بنظام جديد و هو نظام عدم الخطأ أو نظام التعويض الخارج عن نطاق المسؤولية، و تفسيرنا لذلك كما تم عرضه هو تعدد حوادث المرور التي يصعب في الغالب كشف أسبابها أو يصعب إسنادها للخطأ الذي جعل من النظام التقليدي نظاما غير عادل، و بذلك يكون المشرع الجزائي قد سبق غيره من مشرعي باقي الدول في موضوع حساس و خارج عن القواعد التي كانت تحكم عقود التأمين و التي كان يسيطر عليها مبدأ العقد شريعة المتعاقدين.

إلا أن التعويض التلقائي لضحايا حوادث المرور ليس مطلقا إذ أن المشرع يرى أن بعض الأضرار التي تحدث نتيجة أخطاء السائق و/ أو المالك سواء كانت محددة في القانون أو العقد و المعاقب عليها، ترتب مسؤوليتهم عن الحادث و يكون لها أثر في تعويضهم، إلا أن هذه الأخطاء تكون عديمة الأثر إذا اقترنت صفة السائق بالمضرور وفقا لشروط معينة أين يتدخل صندوق ضمان السيارات كجهة احتياطية مما يبرز دوره المكمل لنظام التأمين الإلزامي.

أما عن أهم النتائج التي توصلنا إليها من خلال هذه الدراسة و التي يمكن إبراز

بعضها على النحو التالي

- جواز التأمين الإلزامي على السيارات قياسا على نظام التأمينات الاجتماعية

و المعاشات، إذ يمكن من خلاله معاملة التأمين الإجباري كنوع من أنواع الرسوم

الجمركية أو الحكومية الواجب دفعها كذلك، استنادا لقياس التأمين الإجباري بنظام العوادل

المعروف في الشريعة الإسلامية، باعتبار أن التأمين فيه تعاون على دفع التعويض الناشئ

عن المسؤولية، إذ أن الإسلام يتقبل مثل هذا البديل، حيث تدعو المصلحة و تتحد العلة

و هو التعاون على دفع التعويض الناشئ عن المسؤولية من طرف المؤمن الذي يساهم في

تجزئة المخاطر الواقعة للمؤمن لهم و توزيعها عليهم كما أن المنع من سيطرة السيارة إلا

إذا كانت مؤمنة يزيل شبهة الشك في إباحته و تتمخض للجواز بلا إشكال.

- إعتبار أن عقد التأمين الإلزامي على السيارات عقد رضائي و ليس عقد إذعان إذ

أن هذا الفرض الأخير و إن كان يصدق على التأمين الإجباري على السيارات أثناء

صدور الأمر 15/74 أين كانت الدولة هي التي تحتكر مؤسسات التأمين في إطار عملية

التأمين فإن القول لا يصدق بعد إطلاق العنان و تحرير أسواق التأمين و فتح المجال أمام

الخواص للقيام بعملية الاستثمار، إذ لم يتبقى للدولة إلا إصدار النصوص القانونية المتعلقة

بالتأمين و تنظيمه و مراقبته ووضع مجموعة من الشروط الضرورية التي يقتضيها

التأمين الإلزامي و بذلك فقد هذا الأخير طابع الإذعان و استتب بطابع الرضائية على

أساس أن عقود الإذعان تفترض وجود طرف قوي إقتصاديا يملئ الشروط على الطرف

الآخر و هذا فرض لا يلزم عقد التأمين الإلزامي على السيارات الذي يفتقده بتدخل

المشرع بنصوص قانونية يعيد التوازن بين طرفي العقد.

- تحقيقا للغرض القانوني من التأمين الإلزامي على السيارات، ننوه بضرورة توسيع دائرة الأضرار المشمولة بالتأمين، و بالمقابل تضيق نطاق الأضرار المستثناة منه، الأمر الذي يستلزم تدعيم القسط الذي يتحمله المؤمن له، و يكمن تأمين هذا الدعم بأكثر من وسيلة، منها اقتطاع نسبة من الرسوم الجمركية على السيارات، أو زيادة رسوم انتقال الملكية بنسبة معينة، و نحذ مضاعفة الغرامات المتوجبة على المخالفات المرورية، سيما تلك المخالفات التي تشكل خطورة على مستخدمي الطريق.

- يجب تعديل المادة 6 من القانون 31/88 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و نظام التعويض عن الأضرار على أساس إلغاء القانون 07/80 بمقتضى المادة 278 من الأمر 95-07 المؤرخ في 25/01/1995 و المتعلق بالتأمينات و نتيجة لذلك تم استبدال بمقتضى الأمر 07/95 نص المادتين 23 و 24 من قانون 07/80 التي أشارت إليه المادة 6 من القانون 31/88 بالمادتين 24 و 25 من الأمر 07/95 و ذلك من أجل خلق انسجام بين نص المادة 6 من القانون 31/88 و المادتين 24 و 25 من الأمر 07/95 المتعلق بانتقال الشيء المؤمن عليه بصفة عامة و انتقال السيارة بصفة خاصة على التوالي، كما أن المادتين 24 و 25 من الأمر 07/95 هي نفسها حسب القانون رقم 06-04 المؤرخ في 27 فيفري 2006 المتعلق بالتأمينات المعدل و المتمم للأمر 07/95.

- تعديل نص المادة 2 من المرسوم التطبيقي 34/80 إذ كان الأجدر بالمشروع الجزائري أن يوسع في اعتبار الأضرار المادية المشمولة بضمان التأمين الإلزامي مثلها مثل الأضرار الجسمانية و التي تشمل جميع الضحايا، حتى و إن كانت لهم صفة الغير اتجاه الشخص المسؤول بعيدا عن ترك الأمر للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية و ما يتخللها من تعقيدات تجعل الوصول إلى التعويض صعب المنال، أو ترك الحرية للمؤمن له في إبرام عقد تكميلي يضمن من خلاله الأضرار المادية لنفسه و لذويه إذ أن المصلحة

العامة أسمى من المصلحة الخاصة، ذلك أن الهدف الأسمى من التأمين الإلزامي هو ضمان الأضرار الجسمانية و المادية على حد سواء، بغض النظر عن الشخص الذي لحقه الضرر و حتى و إن ترتب على ذلك زيادة في القسط حتى لا تضار مصالح شركة التأمين، لتكون صياغة المادة 2 من المرسوم التطبيقي 34/80 المقترحة على الشكل التالي: "يضمن المؤمن دون حصر المبالغ، التبعات المالية المنجرة عن المسؤولية المدنية التي تترتب عن المؤمن له، وعن الأضرار المادية المسببة له و لذويه و للغير".

- إن الاستثناء الخاص باستبعاد المركبات المملوكة للدولة من نطاق التأمين الإلزامي لا مبرر له و يتنافى و مقتضيات الأمر 15/74 الذي يهدف أساسا لضمان حماية فعالة و موحدة للمتضررين، لذا نناشد المشرع بضرورة إلغاء هذا الاستثناء من أجل خلق جهة موحدة مدينة بالتعويض حتى يمكن توحيد وجهة نظر المتضررين في سلك نفس إجراءات التعويض و خلق نوع من التكافؤ الاجتماعي بالإضافة إلى التخفيف عن المسؤول بوجود شخص آخر يدفع التعويض بدلا عنه يتمثل في مؤمن محترف و ذو حنكة في مجال التأمين، كما أن إلزام الدولة بضرورة التأمين على السيارات المملوكة فيها فائدة لها و تخفيف عنها و لا يتعارض في نفس الوقت بأن يسر الدولة ليس محل شك.

- ضرورة تمديد نطاق الضمان ليشمل الضرر المعنوي لكل المضرورين جراء حوادث المرور دون استثناء على أساس أن الإصابة تسبب الآلام النفسية و الجسمانية و ينشأ عنها حرمان المضرور كليا أو جزئيا من التمتع بأوجه الحياة العادية و ليس فقط في حالة الوفاة و هذا ما يعد إجحافا و قصورا يعاب على الأمر و القانون، ذلك أنه كان من المفروض منحه في جميع الحالات.

- ضرورة أن ينص المشرع صراحة على استثناء الأشخاص المنقولة على متن سيارة مسروقة من التغطية التأمينية إذا كانوا على علم بذلك أو كان باستطاعتهم معرفة ذلك وفقا لظروف الحادث حتى لا يكون التأمين وسيلة لمكافأتهم على سلوكهم الغير مشروع.

- ضرورة تعديل أحكام المادتين 68 و 70 من الأمر 03/09 بما يتفق و مضمون المادتين 74 و 75 من نفس الأمر و ذلك بإضافة حالة الشخص المرافق للسائق المتدرب في إطار التمهين بمقابل أو بدون مقابل كون أن هذا الأخير لا يقل شأنًا بالنسبة للسائق نظرا لسلطة التوجيه و الإشراف من الناحية الفنية أثناء تلقينه دروس القيادة، بحيث أن السلطة الفعلية على السيارة تكون لمرافق السائق لاسيما إذا ما تعلق الأمر بمعلم السياقة كون أن السيارة في هذا الفرض تكون مزودة بأجهزة ثنائية تتيح لمعلم السياقة الذي تكون له الحنكة و التجربة في أخذ كل الاحتياطات اللازمة لتفادي الوقوع في الحادث، كل ذلك من أجل ألا يفلت مرافق السائق المتدرب من العقاب في حالة القتل الخطأ و جنحة الجرح الخطأ من جهة، ووضع توازن بين نصوص المواد 68 و 70، 74 و 75 من حيث الإجراءات الوقائية و الردعية بالنسبة للأشخاص الخاضعين لها من جهة أخرى.

- تعديل نص المادة 14 من الأمر 15/74 بما يتفق و مضمون المواد 68 و 70 و 74 و 75 من الأمر 03/09 من أجل الانسجام في النصوص القانونية و الأشخاص (السائق، و مرافق السائق المتدرب) الخاضعين للعقوبة الجزائية و المدنية على حد سواء. لاسيما و إن كانت نظرة المشرع أثناء صدور الأمر 15/74 هو أن السيطرة لا تكون إلا للشخص الذي يجلس خلف مقود القيادة و يتولى زمام تحريك السيارة إلا أن هذه النظرة أزيلت بسبب التطور الحديث في إسناد صفة الحارس الفعلي و القانوني لمعلم القيادة الذي يكون المشرع الجزائري قد تأثر بها و جسدها في الأمر 03/09 و أغفلها في المادة 14 من الأمر 15/74 و المعدل و المتمم بقانون 31/88 نظرا لطول مدة تعديل هذا الأخير لذا ننادي بضرورة إضافة حالة مرافق السائق المتدرب في إطار التمهين بمقابل أو بدون مقابل ضمن أحكام المادة 14 من الأمر 14/74.

- تعديل الفقرة الأخيرة من المادة 5 من المرسوم التطبيقي 34/80 و إدماج حالة

السائق و/أو المالك الذي يتولى عملية نقل الأشخاص أو الأشياء الغير مطابقة لشروط

المحافظة على الأمان المنصوص عليها في المادة 3/5 من المرسوم التطبيقي 34/80

ضمن حالة السائق الذي يتولى القيادة في حالة سكر أو الحالات المشابهة، و حالة السائق

الذي يتولى عملية نقل الأشخاص بعوض و بدون إذن مسبق و المنصوص عليهم في

المادة 5 الفقرة الأخيرة التي تبقى على الضمان مكتسب في مواجهة السائق و/أو المالك

في حالة بلوغ نسبة عجزه الدائم الجزئي 66% أو أكثر، أو في مواجهة ذوي حقوقه في

حالة الوفاة مع بقاء شركة التأمين مدينة بالتعويض وفقا للمادة، و ذلك لاعتبار أن حالة

السائق الذي يتولى نقل الأشخاص بعوض و لا إذن قانوني مسبق تشكل أشد خطر من

حالة السائق الذي يتولى نقل الأشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على

الأمان. وفقا للمادة 29 من النظام النموذجي لاستغلال خدمات نقل المسافرين

العمومي البري.

- ضرورة تعديل نص المادة 2/6 من المرسوم التطبيقي 37/80 لتعارضها مع المادة

3 من الفقرة الأولى من المرسوم التطبيقي 34/80 بشأن تعويض ذوي حقوق السائق

المرتكب للخطأ العمدي من جهة و تعارضها مع نص المادة 24 من الأمر 15/74 التي

توجب تدخل صندوق ضمان السيارات في حالة سقوط الحق في التعويض أو عدم كفاية

الضمان من جهة أخرى، و ذلك من أجل خلق نوع من التوازن بين النصوص القانونية

و إعمالا لنية و غاية المشرع في أحقية ذوي حقوق الضحية في التعويض الخارج عن

نطاق المسؤولية.

- نناشد المشرع الجزائري بضرورة التدخل لاستحداث فروع لصندوق ضمان السيارات و عدم حصره فقط في الجزائر العاصمة أو على الأقل على مستوى الشرق و الغرب و الجنوب الذي يكون له باعا كبيرا في تقريب الصندوق من الضحية أو ذويها.

قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية

الكتب الشرعية :

1. ابن قيم الجوزية ، " زاد المعاد في هدى خير العباد " ، الجزء الخامس، مؤسسة الرسالة، الطبعة الثالثة، الكويت، 1982.
2. أبي العباس تقي الدين أحمد ابن عبد الحليم الشهير بابن تيمية " الفت اوى الكبرى" الجزء الرابع، دار المعرفة، بدون طبعة، بيروت، لبنان 1965.
3. أبي الفضل هاني بن فتحي آل الحديدي المالكي الإسكندري ، " التأمين، أنواعه المعاصرة، و ما يجوز أن يلحق بالعقود الشرعية منه" دار العصماء، الطبعة الأولى دمشق سوريا، 1997.
4. أحمد إدريس عبده" فقه المعاملات ، على مذهب الإمام مالك و المقارنة بالمذاهب الأخرى في أصول المسائل و عيونها " ، دار الهدى للطباعة و النشر و التوزيع، بدون طبعة، عين مليلة، الجزائر، 2000.
5. د.أحمد سالم ملحم "التأمين الإسلامي دراسة فقهية تبين حقيقة التأمين التعاوني بصورتيه النظرية و العلمية وممارساته في شركات التأمين الإسلامي" دار الإعلام الطبعة الأولى، عمان- الأردن 2002.
6. أ/بسام محتسب بالله" التأمين بين الشريعة و القانون بالحلال و الحرام" دار القلم بدون طبعة، دمشق سوريا، 2004.
7. د/حسين حسيني شحاتة" نظم التأمين المعاصر في ميزات الشريعة الإسلامية" دار النشر للجامعات الطبعة الأولى، مصر 2005.

8. د/ رفيق يونس المصري " الخطر و التأمين ، هل التأمين التجاري جائز شرعا" دار القلم، الطبعة الأولى، جدة السعودية، 2001.

9. د/ سيد سابق "فقه السنة"، المجلد الثالث، الأجزاء الثاني عشر و الثالث عشر و الرابع عشر، المعاملات، دار الكتاب العربي، الطبعة الشرعية السادسة، بيروت لبنان 1984.

10. شمس الدين أبي عبد الله محمد أبي بكر، المعروف بابن قيم الجوزية " أعلام الموقعين عن رب العالمين" الجزء الثالث، دار الجيل بدون طبعة، بيروت لبنان ، بدون سنة نشر.

11. عبد الرحمن الجزيري" كتاب الفقه على المذاهب الأربعة" المجلد الثالث " قسم المعاملات" دار الفكر للطباعة والنشر و التوزيع، بدون طبعة، بيروت لبنان، 1392 هـ .

12. د/ عبد اللطيف محمود آل محمود "التأمين الاجتماعي في ضوء الشريعة الإسلامية" دار النفائس، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، 1994.

13. د/ عبد الهادي السيد محمد تقي الحكيم "عقد التأمين حقيقته و مشروعيته" دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، 2003.

14. أ/ عيسى عبده " التأمين بين الحلال و الحرام" بدون طبعة، مصر، 1977.

15. أ/ فيصل مولوي " نظام التأمين و موقف الشريعة منه" مؤسسة الريان للطباعة و النشر و التوزيع، بدون طبعة، بيروت، لبنان، بدون سنة نشر.

16.د/ محمد البهي " نظام التأمين في هدى أحكام الإسلام و ضرورات المجتمع
المحاضر"، مكتبة الشركة الجزائرية ، مرازقة بوداود وشركاؤهما، بن عكفون، الجزائر
سنة 1966.

17.د/ مصطفى أحمد الزرقاء" نظام التأمين حقيقته و
الرأي الشرعي فيه"
مؤسسة الرسالة، الطبعة الرابعة، بيروت، لبنان 1994.

18.أ/ نور الدين عتر" المعاملات المصرفية و الربوية و علاجها في الإسلام"
مؤسسة الرسالة، الطبعة الرابعة، دمشق، سوريا 1986.

19.د/ وهبة الزحيلي" الفقه الإسلامي وأدلته، الشامل للأدلة، الشرعية و الآراء
المذهبية و أهم النظريات الفقهية و تحقيق الأحاديث النبوية و تخريجها"،الجزء الرابع
"النظريات الفقهية و العقود" دار الفكر للطباعة و التوزيع و النشر، الطبعة الثانية، دمشق
سوريا 1985.

الكتب العامة :

1. أ/ أحمد أبو سقيعة "الوجيز في القانون الجزائي الخاص" "الجرائم ضد الأشخاص و الجرائم ضد الأموال" الجزء الأول، دار الهدى، الطبعة الخامسة، الجزائر 2006.
2. أ/ أنور طلبة "العقود الصغيرة للهبة و الوصية " المكتب الجامعي الحديث، بدون طبعة، مصر 2004.
3. د/ خليل أحمد قدارة "الوجيز في شرح القانون المدني" الجزء الأول "مصادر الالتزام" ديوان المطبوعات الجامعية، بدون طبعة، الساحة المركزية، ابن عكنون الجزائر، 1994.
4. د/ خليل أحمد حسن قدارة " الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري " الجزء الرابع، "عقد البيع"، ديوان المطبوعات الجامعية، بدون طبعة، بن عكنون الجزائر، 2001.
5. د/ رمضان أبو السعود "النظرية العامة للالتزام مصادر الالتزام" دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2002.
6. د/ رمضان أبو السعود " شرح العقود المسماة في عقد البيع أو المقايضة " دار الجامعة الجديدة، بدون طبعة، الإسكندرية، مصر، 2006.
7. أ/ زاهية سي يوسف " عقد البيع " دار الأمل للطباعة و النشر و التوزيع، بدون طبعة، تيزي وزو، الجزائر، 2000، ص 14 و ص 26، ص 32.
8. د/عبد الله سليمان "شرح قانون العقوبات الجزائري " القسم العام، الجزء الأول "الجريمة"، ديوان المطبوعات الجامعية، بدون طبعة، بن عكنون، الجزائر، 2002.

9. د/عبد المجيد زعلاوي، " قانون العقوبات الخاص "، مطبعة الكاهنة، بدون طبعة
الجزائر، 2002.

10. د/ علي علي سليمان "النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام في القانون
المدني الجزائري" ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الخامسة، بن عكنون، الجزائر،
2003.

11. أ/ فشار عطا الله " أحكام الميراث في قانون الأسرة الجزائري " دار الخلدونية،
الطبعة الثانية، الجزائر، بدون سنة نشر.

12. أ/ فيصل العيش، شرح قانون الإجراءات الجزائية، مطبعة البدر ، بدون طبعة
بدون سنة نشر، الجزائر.

13. د/ فيلاي علي "الالتزامات، النظرية العامة للعقد" موفم للنشر والتوزيع، الطبعة
الثانية، الجزائر 2005 .

14. د/ محمد صبحي نجم " شرح قانون العقوبات الجزائري " القسم الخاص " ديوان
المطبوعات الجامعية، الطبعة الخامسة، بن عكنون، الجزائر، 2004.

15. أ/ عمورة عمار، " الوجيز في شرح القانون التجاري الجزائري"، دار المعرفة
بدون طبعة، الجزائر، 2000.

الكتب المتخصصة:

1. د/ إبراهيم أبو النجا "التأمين في القانون الجزائري"، الجزء الرابع، " الأحكام العامة طبقا لقانون التأمين الجديد الصادر بتاريخ 9 أوت سنة 1980"، ديوان المطبوعات الجامعية، بدون طبعة، الجزائر، 1983.
2. د/ إبراهيم الدسوقي "مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي القانون الدولي" دار النهضة العربية، بدون طبعة جمهورية، مصر العربية، 1980.
3. د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل " التزام المؤمن بالتعويض و مدى رجوعه على المؤمن له و على الغير المسؤول عن الضرر " مجلس النشر في الجامعة، بدون طبعة، الكويت 1995.
4. د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل " الملتزم بتعويض الضرر الناجم عن ح وادث المرور " دراسة لضمان المباشر والضمان المؤمن وضمان الدولة لأذى النفس في القانون الكويتي مقارنة بالفقه الإسلامي " دار السلاسل للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، الكويت سنة 1985.
5. أ/ إبراهيم سيد أحمد "الضرر المعنوي فقها و قضاء"، المكتب الجامعي الحديث بدون طبعة، مصر 2007 .
6. د/ أحمد شرف الدين، أحكام التأمين "دراسة في القانون و القضاء المقارنين " دار القضاة، الطبعة الثالثة، مصر 1991.
7. د/ أحمد شرف الدين، أحكام التأمين في القانون و القضاء " دراسة مقارنة" دار القضاة، بدون طبعة، مصر، 1986 - 1987.

8. د/ أحمد شوقي محمد عبد الرحمن "مدى التعويض عن تغيير الضرر في جسم المضرور وماله في المسؤولية المدنية العقدية والتقصيرية" منشأة المعارف، بدون طبعة الإسكندرية مصر، 2000، ص 118 .
9. د/ إدريس الضحاك "الوجيز في حوادث المرور ، التأمين الإجباري للسيارات " مطبعة النجاح الجديدة، الطبعة الثانية، الدار البيضاء، المغرب، 1989.
10. د/ أشرف جابر سيد " الاستبعاد الإتفاقي من الضمان في عقد التأمين " دار النهضة العربية، بدون طبعة، القاهرة، مصر، 2006.
11. د/ أمجد محمد منصور " المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن الجمادات " الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، الأردن 2002.
12. أ/ أنور العمروسي "المسؤولية التقصيرية في القانون المدني الأركان الجمع بينهما والتعويض دراسة تأصيلية مقارنة" دار الفكر الجامعي الطبعة الأولى الإسكندرية مصر 2004 .
13. أ/ بلخضر مخلوف "النصوص القانونية و التنظيمية م ع الاجتهادات القضائية" دار الهدى، بدون طبعة، عين مليلة، الجزائر، 2004.
14. د/ بن خروف عبد الرزاق "التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري" الجزء الأول "التأمينات البرية" مطبعة ردكول، الطبعة الثالثة، الجزائر، 2002 .
15. أ/ بن عبيدة عبد الحفيظ "إلزامية تأمين السيارات و نظام تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث المرور في التشريع الجزائري" الديوان الوطني للأشغال التربوية بدون طبعة، الجزائر، 2002.

16. /أ/ بصري محمد صالح، /أ/ علاء رضا مهدي، /أ/ شكر محمد أحمد
"التأمين في الإدارة المخزنية" دار التقي للطباعة و النشر، الطبعة الأولى، بغداد
العراق 1987.
17. د/ بودالي محمد "مكافحة الشروط التعسفية في العقود" "دراسة مقارنة" دار الفجر
للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، الجزائر، 2007.
18. د/ بشرى علي المنصور و د/ سحر صدقي أحمد و د/ أوديت سامي لوقا
"إدارة المخاطر و التأمين" البيان للطباعة، القاهرة، مصر.
19. د/ بيومي صقر " إدارة الخطر و التأمين" جامعة المنوفية، بدون طبعة
مصر، 2003.
20. د/ توفيق حسن فرج "أحكام الضمان التأميني في القانون اللبناني " الجزء الأول
"القواعد العامة في الضمان، عقد الضمان " دار الجامعة، الطبعة الأولى، بيروت
لبنان، 1973.
21. د/ جديدي معراج "الوجيز في قانون التأمين الجزائري" ، ديوان المطبوعات
الجامعية بدون طبعة، الجزائر، 2003.
22. د/ جمال الكاشف " مشكلة الخطر الثالث، نحن وحوادث السيارات" دار الطلائع
بدون طبعة، مصر، 2004.
23. د/ حسن محمد عبد الحق "التأمين، تأمين الأشخاص" مكتبة عين شمس، القاهرة
مصر، 1995 – 1996.

24. د/ خالد مصطفى فهمي " عقد التأمين الإجباري، المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات " "دراسة مقارنة"، دار الجامعة الجديدة للنشر ، بدون طبعة، الإسكندرية مصر 2005.

25. د/ راشد راشد " التأمينات البرية الخاصة في ضوء قانون التأمينات الجزائري " المؤرخ في 09 أوت 1980، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر بدون طبعة.

26. د/ رمضان أبو السعود " أصول التأمين " دار المطبوعات الجامعية ، الطبعة الثانية الإسكندرية، مصر ، 2000.

27. د/ سعد واصف " قانون التأمين الإجباري من المسؤولية عن حوادث السيارات مع دراسة لنظام صندوق الضمان " "دراسة مقارنة" المطبعة العالمية، بدون طبعة، القاهرة 1962 – 1963.

28. د/ سعيد مقدم "التأمين والمسؤولية المدنية" كليك للنشر، الطبعة الأولى، الجزائر 2008.

29. أ/ سمير عبد القادر عساف "النظام القانوني لعقد التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية الناجمة عن استعمال المركبات " "دراسة مقارنة" دار الراية للنشر و التوزيع الطبعة الأولى، عمان، الأردن، 2008.

30. د/ السيد خلف محمد "التجريم و العقاب في قانون المرور" منشأة المعارف الطبعة الثالثة، الإسكندرية، مصر 1988.

31. أ/ شريف الطباخ "التعويض عن المسؤولية التقصيري المسؤولية العقدية في ضوء القضاء والفقه" دار الفكر الجامعي، بدون طبعة، الإسكندرية، مصر، 2006.

32. أ/ شريف الطباخ "التعويض في حوادث السيارات في ضوء القضاء و الفقه" دار الفكر الجامعي، الطبعة الخامسة، الإسكندرية، مصر، 2006.

33. د/ عبد الرزاق السنهوري "الوسيط في شرح القانون المدني الجديد"، المجلد الثاني "عقود الغرر و عقود المقامرة و الرهان و مرتب مدى الحياة و عقد التأمين" منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الثالثة، بيروت، لبنان، 2000.

34. د/ عبد الرزاق السنهوري "الوسيط في شرح القانون المدني الجديد" المجلد الأول "نظرية الالتزام بوجه عام، مصادر الالتزام ، العقد، العمل غير المشروع الإثراء بلا سبب، القانون"، دار النهضة العربية، بدون طبعة، القاهرة، مصر، 1952.

35. أ/ عبد العزيز سليم "قضايا التعويضات " بدون دار نشر، الطبعة الثالثة، دمشق سوريا 1996.

36. د/ عبد القادر العطير "التأمين البري في التشريع الأردني" "القواعد العامة و الأحكام الخاصة بعقود التأمين من المسؤولية ضد حوادث السيارات، التأمين على الحياة، التأمين من الحريق" "دراسة مقارنة" مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، بدون طبعة عمان الأردن، 1995.

37. أ/ عبد المجيد عامر شيبوب "التعويض عن الأضرار البدنية الناشئة عن حوادث المرور في ضوء أحكام قانوني الدية و التأمين الإجباري " دار الكتب القانونية، بدون طبعة، مصر، 2006.

38. د/ علي فيلالي "الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض" موفم للنشر، الطبعة الثانية
الجزائر 2007.

39. أ/ فؤاد سلوم "التأمين و تأمين السيارات" دار الينابيع ، بدون طبعة، دمشق
سوريا، 1995.

40. د/ فاضلي إدريس "المسؤولية عن الأشياء غير الحية في القانون المدني
الجزائري" ديوان المطبوعات الجامعية، بدون طبعة، بن عكنون الجزائر، 2006 .

41. د/ فايز أحمد عبد الرحمن " الشروط التعسفية في وثائق التأمين " دراسة في
نطاق التأمين البري الخاص"، دار المطبوعات الجامعية، بدون طبعة، الإسكندرية
مصر، 2006.

42. د/ فايز أحمد عبد الرحمن، "التأمين من المسؤولية عن حوادث السيارات"
دار المطبوعات الجامعية، بدون طبعة، الإسكندرية مصر، 2006.

43. د/ فتحي عبد الرحيم عبد الله "التأمين قواعده و أسسه الفنية و مبادئه العامة "
منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر 2001.

44. د/ لعشب محفوظ بن حامد "عقد الإذعان في القانون المدني الجزائري المقارن "
المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1990.

45. د/ محسن البيه " التأمين من الأخطار الناشئة عن خط أ المستأمن "
مكتبة المجد الجديدة بالمنصورة، بدون طبعة، المنصورة، مصر، 1971.

46. د/ محمد إبراهيم الدسوقي "تعويض الوفاة و الإصابة و تلف الممتلكات الناجمة
عن حوادث مركبات النقل السريع" دار الكتب، بدون طبعة، أسبوط مصر، 2007.

47. د/ محمد إبراهيم الدسوقي "تعويض الوفاة والإصابة الناجمة عن حوادث

السيارات" دار الكتب، بدون طبعة، أسيوط مصر، 2006.

48. د/ محمد إبراهيم الدسوقي "تقدير التعويض بين الخطأ و الضرر"

مؤسسة الثقافة الجامعية، بدون طبعة، الإسكندرية مصر، 2007.

49. د/ محمد المنجي "دعوى تعويض حوادث السيارات " دار المعارف للتوزيع

الطبعة الثانية، الإسكندرية مصر، 2005.

50. د/ محمد حسام محمود لطفي " الأحكام العامة لعقد التأمين "

"دراسة مقارنة بين الق انونين الم صري و الفرنسي " النسر الذهبي للطباعة

الطبعة الثالثة، القاهرة مصر 2001.

51. د/ محمد حسين منصور "تدخل السيارة في حادث المرور، مناط مسؤولية القائد "

دار منشأة المعارف، بدون طبعة، الإسكندرية مصر، 1996.

52. د/ محمد حسين منصور "المسؤولية عن حوادث السيارات" دار منشأة المعارف

بدون طبعة، الإسكندرية مصر، 2005.

53. د/ محمد شكري سرور "سقوط الحق في الضمان، دراسة في عقد التأمين البري "

دار الفكر العربي، الطبعة الأولى، القاهرة مصر، 1979 — 1980.

54. د/ محمد صلاح الدين صدقي، د/ محمد توفيق المنصوري، د/ محمد الأمين

الهواري، أ/ حسن محمد عبد الحق "التأمين" "تأمين الأشخاص" مكتبة عين شمس القاهرة

مصر، 1995-1996.

55.د/ محمد علي عرفة "رجل التأمين" دراسة و تطبيق لفن البيع

مكتبة الأنجلو المصرية، بدون طبعة، القاهرة مصر، بدون سنة النشر.

56.د/ محمد محمد أبو زيد "القانون المدني، العقود المدنية، عقد التأمين "

الإيمان للطباعة، جامعة عين شمس، مصر.

57.د/ محمد محمود الكاشف و د/ سعد السعيد عبد الرزاق "تأمين السيارات "

"الأصول العلمية والتطبيقات العملية" دار القلم، الطبعة الأولى، دبي ، الإمارات العربية،
سنة 1989.

58.د/ محمد وحيد عبد الباري و د/ علي السيد الديب " إدارة الخطر و التأمين

التجاري و الاجتماعي" كلية التجارة، بدون طبعة، القاهرة مصر، بدون سنة النشر.

59.أ/ محمود عاصي "أمن المرور للوقاية من حوادث السير" عز الدين للطباعة

و النشر، بدون طبعة، دمشق، سوريا.

60.د/ مروان بن حسن محمد إسماعيل "التأمين من المسؤولية على حوادث السيارات

في المملكة العربية السعودية " دراسة مقارنة بالنظام المصري و الإنجليزي و الفرنسي "
دار الكتب، بدون طبعة، مصر، 2007.

61.د/ مصطفى محمد الجمال "التأمين الخاص" الفتح للطباعة و النشر، الطبعة الأولى

الإسكندرية مصر، 2001.

62.د/ مصطفى محمد كمال " أصول التأمين (عقد الضمان) دراسة مقارنة للتشريع

و الفقه و القضاء ف ي ضوء الأسس الفنية للتأمين " منشورات الحلبي الحقوقية

الطبعة الأولى، بيروت لبنان 1994.

63. د/ مقدم السعيد "نظرية التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية " المؤسسة الوطنية للكتاب، بدون طبعة، الجزائر، 1992.

64. د/ مورييس منصور "التأمين الإلزامي من المسؤولية عن حوادث السيارات" مشروع الخدمات الاجتماعية و الإسكان في شركة التأمين الوطنية، بدون طبعة، بغداد العراق، 1968.

65. أ/ ناشد محمد عبد السلام "إدارة أخطار المشروعات الصناعية والتجارية الأصول العلمية"، مكتبة دار الثقافة العربية، الطبعة الأولى، القاهرة مصر.

66. أ/ نبيلة إسماعيل "التأمين ضد أخطار التلوث" دار الجامعة الجديدة، بدون طبعة الأزبكية، الإسكندرية، مصر، 2007.

67. د/ نزيه محمد الصادق "عقد التأمين" دار النهضة العربية، بدون طبعة، القاهرة مصر، 1989 – 1990.

68. د/ نزيه نعيم شلال "دعوى حوادث السير ، دراسة مقارنة من خلال الفقه والاجتهاد و النصوص القانونية " منشورات ال حلبي الحقوقية، بدون طبعة، بيروت لبنان 2002.

رسائل الماجستير و الدكتوراه :

1. د/ إبراهيم الدسوقي "الإعفاء من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات، دراسة تحليلية لنظرية السبب الأجنبي في الفقه و القضاء المصري والفرنسي" رسالة دكتوراه في الحقوق، نوقشت بكلية الحقوق بجامعة عين شمس مصر، سنة 1975.

2. د/ أبو زيد عبد الباقي مصطفى "التأمين من المسؤولية المدنية عن حوادث السير" دراسة مقارنة بين النظامين المصري والفرنسي"، رسالة دكتوراه في الحقوق نوقشت بجامعة القاهرة، سنة 1985.

3. د/ جلال حمزة "المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري" رسالة دكتوراه في الحقوق، بن عكنون الجزائر، 1982.

4. د/ عادل زيد عبد الله المطيرة "الحماية القانونية للمضرور من حوادث المركبات الآلية وفقا لأحكام قانون التأمين الإجباري المصري و الفرنسي و الكويتي" رسالة دكتوراه في الحقوق نوقشت بجامعة القاهرة مصر، سنة 2007.

5. د/ عبد القدوس عبد الرزاق محمد الصديق "التأمين من المسؤولية و تطبيقاته الإلزامية المعاصرة" "دراسة مقارنة بين قانون المعاملات المدنية لدولة الإمارات العربية المتحدة و بين القانون المصري" رسالة دكتوراه في الحقوق نوقشت بكلية الحقوق بجامعة القاهرة مصر، سنة 1999.

6. د/ علي أحمد علي شكورفو "ضمان تعويض المضرورين في حوادث المرور في القانون المقارن" رسالة دكتوراه نوقشت بجامعة عين شمس مصر، 1998.

7. د/ علي بوقرة "المسؤولية المدنية لحارس السيارة" رسالة دكتوراه في الحقوق
جامعة دمشق سوريا، 1997 - 1998.

8. د/ محمد التلي "النظرية العامة للالتزام بضمان سلامة الأشخاص"
رسالة دكتوراه في الحقوق، نوقشت بجامعة عين شمس مصر، سنة 1988 .

9. د/ موسى جميل النعيمات " النظرية العامة للتأمين من المسؤولية المدنية "
"دراسة مقارنة" رسالة دكتوراه، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى، عمان
الأردن، 2006.

10. أ/ حجي حمود زهران العازمي "حق المضرور المستفيد في التأمين الإجباري
عن حوادث السيارات في الرجوع إلى شركة التأمين " رسالة ماجستير نوقشت بمعهد
البحوث و الدراسات العربية، مصر، 2005.

11. أ/ لحاق عيسى "الاستثناءات الواردة على مبدأ تعويض ضحايا حوادث المرور "
رسالة ماجستير نوقشت في كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، سنة 2004.

مقالات و مجلات:

1. أ/ أحمد طالب " نظام تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر "
المجلة القضائية، العدد الأول، المحكمة العليا، بن عكنون، الجزائر، 1991.
2. أ/ أحمد طالب " نظام تعويض الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في الجزائر "
المجلة القضائية، العدد الثاني، المحكمة العليا، بن عكنون، الجزائر، 1991.
3. أ/ باسل عبود " الرقابة على التأمين تضبط إيقاع الجوانب المختلفة للعملية التأمينية " مجلة التأمين والتنمية، مكتب خدمات التأمين و إعادة التأمين، العدد 21 و 22 عام 2005.
4. أ/ باسل عبود "الاحتيايل على التأمين طريق ذو اتجاهين " مجلة التأمين و التنمية مكتب خدمات التأمين و إعادة التأمين، العدد 17 لسنة 2004، دمشق، سوريا ص 12 و 14.
5. أ/ بوزيدي محمد "المصالحة في مجال تعويض حوادث المرور" المجلة القضائية العدد 2، المحكمة العليا الجزائر، 1992.
6. أ/ جمال الدين فاخر النكاس "خطأ المؤمن و أثره على حقه في الضمان"
"دراسة في القانون الكويتي و القانون الوضعي" مجلة الحقوق، العدد الرابع، الكويت 1994.
7. أ/ حشاري نورة "المخدرات في ظل التشريع الجزائري و دور قطاع العدالة في محاربة هذه الآفة " القسم الأول، نشرة القضاة، العدد 54، الديوان الوطني للأشغال التربوية، وزارة العدل، 1999.

8. د/ حفيظ عاشور، "تعويض ضحايا حوادث المرور أمام القاضي الجزائي" *المجلة القضائية، العدد الثاني، المحكمة العليا، الجزائر، 1995.*

9. أ/ خيرى سليم "دور الإشراف و الرقابة على صناعة التأمين في ظل العولمة" *مجلة التأمين، و التنمية مكتب خدمات التأمين و إعادة التأمين، العدد 1 لسنة 2002 دمشق، سوريا.*

10. د/ سامي عبد الله الدريعي "مدى استفادة الغير المأذون له بالقيادة من التأمين الإجباري من المسؤولية المدنية الناجمة عن حوادث المركبات الآلية" *دراسة تحليلية و تأصيلية للقانونين الكويتي و الفرنسي، مجلة الحقوق للبحوث و الدراسات، العدد الثالث السنة الثلاثون، الكويت، 2009.*

11. د/ سليمان مرقص "ضابط معيار الخطأ في المسؤولية المدنية" *مجلة القضاء و التشريع، العدد 5 و 6، تونس 1973.*

12. د/ صالح بيومي "الخمور و المخدرات و الجريمة" *مجلة الشرطة، العدد 24 مديرية الأمن الوطني الجزائر العاصمة، 1984.*

13. د/ صلاح محمد المقدم "المسؤولية غير المبنية على الخطأ في حوادث السيارات" *مجلة الاتحاد العام العربي للتأمين، العدد العاشر للسنة السابعة، القاهرة، مصر، 1973.*

14. الضابط جوزيف فاروق "الخبرة العلمية في خدمة الأمن" *مجلة الشرطة عدد خاص، المديرية العامة للأمن الوطني، الجزائر، جويلية 2003.*

15. أ/ عبد العزيز بوذراع "النظام القانوني التعويض ضحايا حوادث المرور" *مجلة الفكر القانوني، إتحاد الحقوقيين الجزائريين، العدد الثاني، سبتمبر 1985.*

16.أ/ عبد العزيز بوذراع "النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور"

مجلة الفكر القانوني، إتحاد الحقوقيين الجزائريين، العدد الثالث، ديسمبر 1986.

17.أ/ عبد اللطيف عبود "تأمين راكب أول قطار العولمة " مجلة التأمين و التنمية

مكتب خدمات التأمين وإعادة التأمين، العدد 2، دمشق سوري، 2002.

18.د/ العربي بلحاج "المسؤولية عن الأشياء الغير الحية في القانون المدني

الجزائري" المجلة الجزائرية للعلوم القانونية،الاقتصادية و السياسية، العدد الثالث

بن عكنون الجزائر، 1991.

19.د/ الغوثي بن ملحّة"نظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث المرور في

القانون الجزائري" المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و الإقتصادية و السياسية

العدد الثالث، الجزائر، 1991.

20.د/ مجد سلامة "التعويضات و التسويات المباشرة في تأمين السيارات، فرع

السيارات" مجلة التأمين و التنمية مكتب خدمات التأمين ، العدد 4، دمشق

سوريا، 2003.

21.د/ محمد أحمد البديرات "مدى تغطية التأمين الإلزامي للأضرار الناجمة عن

حوادث المركبات" مجلة مؤتة للبحوث و الدراسات، المجلد 23، العدد 01، جامعة مؤتة

الأردن، 2008.

22.د/ محمد إيهاب هلال " المفاجآت في نتائج تأمين السيارات " مجلة الاتحاد العام

العربي للتأمين، العدد الثالث و الرابع للسنة الثانية، القاهرة، مصر، يوليو و ديسمبر

سنة 1968.

23.د/ محمد فخر شقفة "تحمل المخاطر الناجمة عن حوادث السير " مجلة المحامين
العدد 9 و10، دار العروبة للطباعة والنشر، سوريا، 1971.

24.أ/ مراد بن طباق "تعويض الأضرار الجسمانية لضحايا حوادث المرور "
المجلة القضائية المحكمة العليا، العدد4، الجزائر، 1991.

25.أ/ مصباح كمال "الدور الاقتصادي للتأمين في التنمية " مجلة التأمين و التنمية
مكتب في خدمات التأمين و إعادة التأمين، العدد 8، دمشق سوريا، 2003.

26.أ/ مصباح كمال " التأمين الإجباري على السيارات، أسس و ضوابط التسعير "
مجلة التأمين و التنمية، مكتب خدمات التأمين و إعادة التأمين ، العدد 01 لسنة 2002
دمشق، سوريا.

27.أ/ مصطفى رجب "إعادة التأمين و البلدان النامية " مجلة الاتحاد العام العربي
للتأمين، العدد السادس و السابع للسنة الرابعة، القاهرة، مصر، سنة 1970.

28.د/ نصر الدين مروك "جريمة المخدرات في القانون الجزائري " نشرة القضاء
العدد 15، الديوان الوطني للأشغال التربوية، وزارة العدل، الجزائر، 1999.

29.د/ نصر مصطفى إبراهيم " المسؤولية الجنائية في السكر مقارنة بين القانون
الوضعي و الشريعة الإسلامية " مجلة المحاماة، العدد 04 و 05، جمهورية مصر
العربية 1966.

30.مجلة الأمن و الحياة، العدد 144، السنة الثالثة عشر، أبريل، ماي، ملتقى حول
حوادث المرور.

31.مجلة الوقاية و السياقة، العدد الأول، تصدر عن المركز الوطني للوقاية و الأمن
عبر الطرق.

32.المجلة القضائية، العدد الأول، المحكمة العليا، الجزائر، 1990.

33.المجلة القضائية، العدد الأول، المحكمة العليا، الجزائر، 1999.

34.المجلة القضائية، العدد الأول، المحكمة العليا، الجزائر، 2002.

35.المجلة القضائية، العدد الثالث، المحكمة العليا، الجزائر، 1989.

36.المجلة القضائية، العدد الثاني، المحكمة العليا، الجزائر، 1993.

37.المجلة القضائية، العدد الثاني، المحكمة العليا، الجزائر، 2002.

38.المجلة القضائية، العدد الرابع، المحكمة العليا، الجزائر، 1990.

39.مجلة المحاماة، العدد 4 و 5، جمهورية مصر العربية، 1966.

40.مجلة نشرة القضاء، العدد 46، الجزائر، 1986.

41.مجلة نشرة القضاة، العدد 46، الجزائر، 1986.

محاضرات و وثائق:

1. أ/ بن قارة بوجمعة "محاضرات حول النظام القانوني لتعويض ضحايا حوادث المرور" أُلقيت على طلبة القضاة، الدفعة الثانية عشر، 2003.
2. أ/الصادق العلال "محاضرات في قانون التأمين" بدون دار النشر، بدون طبعة بن عكنون، الجزائر، 2008 – 2009.
3. التعليم رقم 6825 المؤرخة في 2002/10/28 الصادرة عن وزير الداخلية و المتعلقة بدراسة تقييمية لتكلفة حوادث المرور و الموجهة للسادة رؤساء أمن الولايات.
4. التقرير التمهيدي لمشروع القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها وأمنها، الجزء الثاني، المجلس الشعبي الوطني، الجزائر، جويلية 2001.
5. دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال سنة 2008، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، وزارة النقل، الجزائر، 2009.
6. عقد التأمين، الشركة الوطنية للتأمين، "السيارات"، (الشروط العامة)، تأشيرة و م/و ع م/ و ت رقم 01 بتاريخ 1997/08/03.
7. محاضرات في مادة الأمن العمومي الملقاة على فئة أعوان النظام العمومي المدرسة الوطنية للشرطة، الصومعة، البليدة، الجزائر، سبتمبر، 2003.
8. المرشد العلمي للأمن الحضري الصادر عن المديرية العامة للأمن الوطني وزارة الداخلية، الجزائر، 2002.
9. مشروع القانون الذي يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها المجلس الشعبي الوطني، الجزائر، 2001.

القوانين و الأوامر و المراسيم

1. القانون رقم 201/63 المؤرخ في 08 يونيو سنة 1963 و المتعلق بالالتزامات المترتبة على شركات التأمين التي تمارس نشاطاتها في الجزائر (الجريدة الرسمية، العدد 39 لسنة 1963).

2. الأمر رقم 127/66 المؤرخ في 6 صفر ع ام 1386 الموافق لـ 27 مايو سنة 1966 و المتضمن إنشاء احتكار الدولة لعمليات التأمين (الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية للسنة الثالثة، العدد 3 و 4، ص 503 لسنة 1966).

3. الأمر 07/69 المتعلق بقانون المالية لسنة 1970 (الجريدة الرسمية العدد 110 السنة السادسة، ص 1807).

4. الأمر 15/74 المؤرخ في 30/01/1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام تعويض الأضرار الناجمة (الجريدة الرسمية، العدد 15 الصادرة في 19/02/1974).

5. المرسوم التطبيقي 34/80 المؤرخ في 16/02/1980 الذي يتعلق بشرط تطبيق المادة 7 من الأمر رقم 15/74 المؤرخ في 30/01/1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و بنظام تعويض الأضرار . (الجريدة الرسمية رقم 08 المؤرخة في 19/02/1980).

6. المرسوم التطبيقي 35/80 المؤرخ في 16/02/1980 الذي يتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار و معاينتها التي تتعلق بالمادة 19 من الأمر 15/74، (الجريدة الرسمية رقم 08 المؤرخة في 19/02/1980).

7. المرسوم التطبيقي 36/80 المؤرخ في 16/02/1980 الذي يتضمن شروط التطبيق الخاصة بطريقة نسب العجز و مراجعتها التي تتعلق بالمادة 20 من الأمر 15/74 (الجريدة الرسمية رقم 08 المؤرخة في 19/02/1980).
8. المرسوم التطبيقي 37/80 المؤرخ في 16/2/1980 الذي يتضمن شروط تطبيق المادتين 32 و 34 من الأمر 15/74، (الجريدة الرسمية رقم 08 المؤرخة في 19/02/1980).
9. القانون رقم 07/80 المؤرخ في 09 أوت 1980 (الجريدة الرسمية، العدد 33 لسنة 1980)، المتعلق بالتأمينات.
10. القانون رقم 13/83 المؤرخ في 02/07/1983 الذي يتعلق بحوادث العمل و الأمراض المهنية، (الجريدة الرسمية، العدد 28، لسنة 1983).
11. القانون رقم 15/83 المؤرخ في 02 يوليو 1983 الذي يتعلق بالمنازعات في مجال الضمان الإجتماعي، الجريدة الرسمية، العدد 28 لسنة 1983.
12. قانون 09/87 المؤرخ في 10/02/1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها (الجريدة الرسمية العدد 7 سنة 1987).
13. قانون رقم 31/88 المؤرخ في 19 يوليو 1988 الذي يعدل و يتم الأمر 15/74 المؤرخ في 30/01/1974 المتعلق بإلزامية التأمين على السيارات و نظام تعويض الأضرار (الجريدة الرسمية، العدد 29 لسنة 1988 و الصادرة بتاريخ 20/08/1988).
14. القانون رقم 26/89 المؤرخ في 31 ديسمبر 1989 الذي يتضمن قانون المالية لسنة 1990، (الجريدة الرسمية، العدد الأول لسنة 1990).

15. المرسوم التنفيذي 79/90 المؤرخ في 1990/02/27 الذي يتضمن تنظيم نقل المواد الخطرة، (الجريدة الرسمية، العدد 10 لسنة 1990، ص 395).

16. الأمر 07/95 المؤرخ في 1995/01/25 المتعلق بالتأمينات، (الجريدة الرسمية رقم 29 المؤرخة في 1995/03/08).

17. المرسوم التنفيذي رقم 46/96، المؤرخ في 17 يناير 1996 الذي يحدد شروط اعتماد خبراء و محافظين في العواريات لدى شركة التأمين و شروط ممارسة مهامهم و شطبهم (الجريدة الرسمية العدد 5 لسنة 1996).

18. النظام النموذجي لاستغلال خدمات نقل المسافرين العمومي البري (الجريدة الرسمية رقم 60 المؤرخة في 1997/09/10).

19. المنشور رقم 035 المؤرخ في 2001/01/26 الذي يتضمن كيفية تطبيق الأحكام المتعلقة بشروط ممارسة أنشطة نقل المسافرين و البضائع عبر الطرق.

20. القانون رقم 14/01 المؤرخ في 2001/06/19 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها، (الجريدة الرسمية رقم 46 لسنة 2001).

21. القانون رقم 13/01 المؤرخ في 13 جمادي الأول 1422 الموافق لـ 7 أوت 2001 الذي يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، (الجريدة الرسمية رقم 44 لسنة 2001 ص5).

22. القانون 21/01 المؤرخ في 07 شوال 1422 الموافق لـ 22 ديسمبر 2001 (الجريدة الرسمية، العدد 79، سنة 2001، الذي يتضمن قانون المالية لسنة 2002).

23. القانون رقم 11/02 المؤرخ في 20 شوال 1423 الموافق لـ 24 ديسمبر 2002 يتضمن قانون المالية لسنة 2003، (الجريدة الرسمية، العدد 86 لسنة 2002).

24. المرسوم التنفيذي 452/03 المؤرخ في 2003/12/01 الذي يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات، (الجريدة الرسمية، العدد 75 لسنة 2003، ص 09).

25. المرسوم التنفيذي رقم 103/04 المؤرخ في 15 صفر 1425 الموافق لـ 05 ابريل 2004 الذي يتضمن إنشاء صندوق ضمان السيارات و يحدد قانونه الأساسي، (الجريدة الرسمية رقم 21 لسنة 2004).

26. القانون 16/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 الذي يعدل و يتمم القانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها (الجريدة الرسمية العدد 72 لسنة 2004).

27. المرسوم التنفيذي رقم 381/04 المؤرخ في 2004/11/28 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، (الجريدة الرسمية، العدد رقم 76 لسنة 2004).

28. القانون رقم 18/04 المؤرخ في 13 ذو القعدة عام 1425 الموافق لـ 25 ديسمبر 2004 و المتعلق بالوقاية من المخدرات و المؤثرات العقلية و قمع الاستعمال و الاتجار غير المشروعين بها (الجريدة الرسمية، العدد 83 لسنة 2004، ص3).

29. القانون رقم 09/05 المؤرخ في 2005/05/04 المعدل و المتمم لقانون رقم 11/84 المؤرخ في 1984/07/09 المتضمن قانون الأسرة الجزائري.

30. القانون رقم 04/06 المؤرخ في 20/02/2006 المعدل و المتمم للأمر 07/95 المتعلق بالتأمينات، (الجريدة الرسمية، عدد 15 المؤرخة في 12/03/2006).

31. القانون رقم 23/06 المؤرخ في 20/12/2006 المعدل و المتمم لقانون العقوبات الجزائري.

32. دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية رقم 08/19 المؤرخ في 15/11/2008 المعدل و المتمم لقانون 02-03 المؤرخ في 10/04/2002.

33. القانون 19/08 المؤرخ في 15/11/2008 المعدل و المتمم لقانون 03/02 المؤرخ في 10/04/2002 المتضمن دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

34. الأمر المؤرخ في 22 يوليو 2009 المعدل و المتمم للقانون 16/04 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات و سلامتها و أمنها، (الجريدة الرسمية، العدد 45 لسنة 2009 ص04).

35. القانون المدني الجزائري.

36. القانون التجاري الجزائري.

37. قانون العقوبات الجزائري.

38. قانون الإجراءات الجزائية الجزائري.

39. قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزائري.

المراجع باللغة الأجنبية :

الكتب:

1. Albert CALVAUT " Les Grands Principes Des Assurances" édition Delmas, France, 1997.

2. Andre FAURE ROCHEX et Guycourtieu, "Le Droit Du Contrat D'assurance Terrestre" édition Delta, Liban, 1998.

3. Andre LUCAS, "Code Civile", à jour au 6 juillet 2006, Litec, 26^{eme} édition, 2007.

4. Catherine CAILLE, " Assurance Automobile", Dalloz, Encyclopédie Dalloz civile, Vol II, (Assurance), 1997.

5. CHABAS F, " Le Droit Des Accidents De La Circulation, après la réforme du 5 juillet", édition Litec, 1988.

6. CLERK and LINDSELL " On Torts " 13th Edition, London, Sweet and Maxwell Limited, 1969.

7. David BICKEL HAUPT " General Insurance " 11th Edition, Richard Irwin, Tnc, Lnois, 1983.

8. Didier KRAJESKI " Droit Des Assurances " Edition Montchrestien 1^{ere} édition, Paris, France, 2004.

9. DUPUICH P "L'assurance-vie " "Théorie et Pratique, Jurisprudence" Paris, 1962 édition Dalloz.

10. FAIVRE-ROCHET, "Les Nouvelles Obligations De Garanties Due Par L'assureur Automobile Aux Victimes D'accidents De La Circulation" RGAR, 1987.

11. François COUILBAULT et Constant ELIASHBERG, " Les Grands Principes De L'assurance" L'argus de l'assurance, 8^{ème} édition, Paris, France, 2007.

12. François TERRE, Philippe SIMLER et Yves LEQUETTE " Droit Civile, Les Obligations" Dalloz, 7^{ème} édition, Paris France, 1999.

13. Jean BIGOT et Daniel LANGE, " Droit des Assurances" tome 2 " La Distribution de l'Assurance", L.G.D.J, Paris, France, 2000.

14. Jean BIGOT, "Droit des Assurances", Tome 1, "Entreprise et Organismes d'Assurance", 2^{ème} édition, L.G.D.J, Paris France, 2000.

15. Nour-Eddine TERKI, " Les Obligations, Responsabilité Civile Et Régime General", office des publications universitaires, Alger Juin 1982.

16. Picard MAURICE et Besson ANDRE " Traite Générale Des Assurances Terrestres En Droit Français " T.I, Paris, édition L.G.D.J, 1938.

17. Picard MAURICE et Besson ANDRE " Les Assurances Terrestres", édition, Paris, 1982.

18. Picard MAURICE et Besson ANDRE, " Les Assurances Terrestres En Droit Français", Tome 1, Le contrat d'assurance, Ed L.G.D.J 3^{ème} Ed, 1970.

19. Raoul COLINVAUX " The Law of Insurance " 3rd Edition, Sweet and Maxwell Limited, 1970.

20. RICHARD (P.J.) " Histoire des institutions d'assurance en France " Paris, 1956, édition de l'Argus.

21. SAVETIER "Métamorphose Economique Et Sociales Du Droit Civile" 3^{eme} édition, Paris.

22. Simon FEDERICO, "Risques Modernes Et Indemnisation Des Victimes De Dommages Corporelles", Bruylant Bruxelles, 1990.

23. Yves CHARTIER : "La Réparation Du Préjudice Dans La Responsabilité" Civile, Dalloz, France, 1999.

24. Yvonne LAMBERT-FAIVRE "Actualité Législative " Dalloz. Paris France, 1991.

25. Yvonne LAMBERT-FAIVRE " Le Droit Du Dommage Corporel Systèmes D'indemnisation" Dalloz, 2^{eme} édition, Paris, France, 1993.

26. Yvonne LAMBERT-FAIVRE, " Droit Des Assurances ", Paris Ed. Dalloz Delta, 10^{eme} Ed, 1998.

دوريات و مجلات:

1. Abdelkader MERABTI," L'Evolution De La Réparation Des Dommages Résultant Des Accidents De La Circulation Routière", revue Algérienne des Sciences Juridiques, Economiques et Politiques, Ben aknoun Algérie, 1983.
2. Andre TUNC "Commentaire De L'Arrêté Du 29 Juin 1966", Ch. Civile Paris, In Recueil Dalloz Jurisprudence, 1966.
3. Andre TUNC " Note de l'Arrêté du 3 février 1966, Cour de Cassation Chambre Civile", Paris, In recueil Dalloz Jurisprudence, 1966.
4. Bouche. Marcel m " Responsabilité Pénale ", revue publique Encyclopédie Dalloz, Pénal, Vol IV, (INSO prêt), 1989.
5. CLARROUNT " L'Indemnisation Des Victimes D'accidents De La Circulation" "L'Amalgame De La Responsabilité Civile et L'Indemnisation Automatique", D.1985 chronique.
6. Gérard DEFRANCE " La Confusion entre Déchéance et Exclusion " Dossier juridique et technique de l'argus. 29/12/2000.
7. James LANDEL " Assurance Automobile" "Revue générale du droit des assurances" édition L.G.D.J, Paris, 2 – 2001.
8. Jean BIGOT, "Assurances De Responsabilité Civile", "Revue générale du droit des assurances" R.G.D.A, France, N° 1 – 2006.
9. L'éon MAZEUD : "l'Action Directe De La Victime Contrats L'Assureur Du Responsable " revue, la loi et l'économie, Paris, janvier, 1932.

10.Marcel CARATINI, " La Loi Du 5 Juillet 1985 Sur La Réparation Des Accidents De La Circulation Accélère-T-Elle L'indemnisation Des Victimes" "La Gazette du Palais", 27 février 1986.

11.MARGEAT "Statistique Et Cout Des Accidents De La Circulation" Assurance, FR, 1975.

12.Maurice CAZAUX " L'Alcool Au Volant, Compagne De La Sécurité Routière" " Auto Expertise" Ed E.T.A.I, N° 108, année 1984 Paris France.

13.Maurice CAZAUX " Le Control Technique Des Véhicules" " Auto Expertise" Ed E.T.A.I, N° 109, 1984, Paris, France.

14.P. CHEVALIER " De L'alcoolémie A La Déchéance " R.D, France Chr. 1, 1970.

رسائل الماجستير و الدكتوراه:

1. Boualeme YAICI, " L'Indemnisation Des Victimes Des Accidents De La Circulation" (Ordonnance, 74/75 du 30 janvier 1974), Mémoire pour le diplôme de magistère, soutenu a la FAC de droit, Ben aknoun Alger 1979.

2. Khiair Ghenima LAHLOU, " Le Droit De L'indemnisation Entre Responsabilité Et Réparation Systématique ", thèse pour le doctorat d'état faculté de droit, université d'Alger, 2006.

3. Mahmoud Abdel Rahman Mohamed Ali, "Assurance Automobile Obligatoire, étude comparative des droits anglais, égyptien et français" thèse pour le doctorat d'état en droit, Faculté des Science Juridique Université de Renne, France 19 juin 1981.

4. Olivier SAUTEL "Sur La Déchéance En Droit Prive" "Contribution A La Théorie De La Permanence De La Cause", R.D. 02/12/1999. N° 43L6964.

قوانين و مراسيم:

1. Décret n° 80-37 du 16 février 1980 fixant les conditions d'application des articles 32 (e) et 34 de l'ordonnance n° 74-15 du 30 janvier 1974 et relatifs aux règles de fonctionnement et aux mécanismes d'intervention du fonds spéciale d'indemnisation. (J.O, république algérienne n° 08 du 19 février 1980).

2. Décret n° 80-34 du 16 février 1980 fixant les conditions d'application des articles 7 de l'ordonnance n° 74-15 du 30 janvier 1974 et relatifs à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages. (J.O, république algérienne n° 08 du 19 février 1980).

الفهرس

01 مقدمة

08 الباب الأول: مرحلة نشأة التأمين المسؤولية و تطوره إلى تأمين
الإلزامي على السيارات

10 الفصل الأول: المراحل الأولى لإعلان التأمين الإلزامي على السيارات

11المبحث الأول: مشروعية و لزوم عقد التأمين الإلزامي على السيارات

12المطلب الأول: تحريم عقد التأمين لما يتضمنه من شبهات و محرمات تبطله

16الفرع الأول: تحريم عقد التأمين لاحتوائها على غرر كبير و فاحش

20الفرع الثاني : عدم مشروعية عقد التأمين لاحتوائه على مقامرة و رهان

24الفرع الثالث: عدم مشروعية عقد التأمين لاحتوائه على الربا المحرم شرعا

27الفرع الرابع: عدم شرعية عقد التأمين لأنه بمثابة بيع دين بدين و هو منهى عنه

28الفرع الخامس : عدم مشروعية عقد التأمين لما فيه من أكل مال الغير بالباطل

30المطلب الثاني: إباحة البعض الفقهاء لنوع من التأمين و حرمة نوع آخر

32المطلب الثالث: مشروعية التأمين و مشروعية عقده

33الفرع الأول: رأي الشيخ علي الخفيف حول مدى مشروعية عقود التأمين

36الفرع الثاني: رأي الشيخ عبد الوهاب خلاف

39الفرع الثالث: رأي الشيخ مصطفى الزرقاء

43الفرع الرابع: رأي الدكتور برهام عطا الله

45الفرع الخامس: تأييد رجال القانون لمشروعية التأمين

47المطلب الرابع: مضمون القرارات المؤتمرات الإسلامية

47الفرع الأول: موقف مجمع الفقه الإسلامي

48الفرع الثاني: موقف دار الإفتاء المصرية من مشروعية التأمين

50الفرع الثالث: فتوى المجلس الأوروبي للإفتاء و البحوث

52المطلب الخامس: حكم التأمين الإلزامي من المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات وفقا للخلاف
الشرعي

52الفرع الأول: إلزامية التأمين عن حوادث السيارات لا تنطوي على مقامرة

54الفرع الثاني: التأمين الإلزامي على السيارات ليس من عقود الغرر و الجهالة

55الفرع الثالث: الالتزام في التأمين الإلزامي على السيارات أساسه المصلحة المشتركة

56 الفرع الرابع: الالتزام في التأمين الإلزامي على السيارات أساسه المصلحة المشتركة.....
57 المطلب السادس: تأييد الفقهاء و رجال القانون لمشروعية التأمين الإلزامي على السيارات.....
60 خلاصة عامة
62 المبحث الثاني: تطبيق قواعد المسؤولية المدنية على ضحايا حوادث السيارات
63 المطلب الأول: قصور قواعد المسؤولية في حماية المضرورين من حوادث السيارات
65 المطلب الثاني: المحاولات المبذولة لإيجاد بدائل لحماية المضرور من حوادث السيارات.....
67 الفرع الأول: المحاولات الأولى قبل الإهتمام للفقرة الأولى من المادة 1384 ق م ف
67 أولاً: التوسع في تحديد مفهوم الخطأ
68 ثانياً: تطبيق القواعد الخاصة بالمتضررين من حوادث العمل
69 ثالثاً: الالتجاء إلى التوسع في الأخذ بالمسؤولية العقدية وما تتضمنه من سلامة جسدية للإنسان..
71 رابعاً: التوسع في مفهوم نص المادة 1386 من القانون المدني الفرنسي.....
72 الفرع الثاني: الإهتمام إلى الفقرة الأولى من المادة 1384 ق م ف
72 أولاً: التفسير الجديد لنص المادة 1/1384
74 ثانياً: مجالات تطبيق نص المادة 1/1384
75 ثالثاً: مدى نجاعة تطبيق المادة 1/1384 على حوادث السيارات.....
76 رابعاً: الحكم الشهير للدوائر المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية في 13 فيفري 1930

80 الفصل الثاني: التحولات الحديثة في المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث السيارات
المبحث الأول: إلزامية التأمين على المسؤولية الناشئة عن حوادث السيارات بين المعارض
82 و التأييد.....
83 المطلب الأول: الإتجاه المعارض لفكرة التأمين الإلزامي على السيارات.....
83 الفرع الأول: الأساس النظري (الحد من مبدأ الرضائية).....
85 الفرع الثاني: الأساس العملي (الصعوبات العملية التي تعترض فكرة التأمين الإلزامي).....
85 أولاً: مبدأ الضمان المحدد
87 ثانياً: إرهاب كاهل المؤمن لهم.....
88 ثالثاً: التعارض مع الحرية التجارية للمؤمنين (شركات التأمين).....
89 رابعاً: انعدام رقابة الدولة على هذا النظام:.....
90 المطلب الثاني: الإتجاه المؤيد للتأمين الإلزامي على السيارات.....
90 الفرع الأول: بالنسبة للأساس النظري (تغليب مصلحة الجماعة على مصلحة الفرد).....

91	الفرع الثاني: بالنسبة للأساس الواقعي (تذليل الصعوبات التي تعترض فكرة التأمين الإلزامي) ..
92	أولاً: تحقيق حماية كافية إلى المتضررين.....
93	ثانياً: يمثل أحسن ضمان للمستأمنين.....
95	ثالثاً: إصدار نصوص قانونية تنظم عمليات التأمين.....
97	رابعاً: إشراف الدولة و رقابتها على عمليات التأمين.....
100	المبحث الثاني: الحلول التي اقترحت كبديل لنظام التأمين الإلزامي و مناقشتها.....
101	المطلب الأول: نظام الضمان المالي و مناقشته.....
101	الفرع الأول: نظام الضمان المالي.....
101	الفرع الثاني: نقد هذا النظام.....
102	المطلب الثاني: نظام التأمين التلقائي أو الذاتي.....
102	الفرع الأول: مضمون هذا النظام.....
103	الفرع الثاني: نقد هذا النظام.....
104	المطلب الثالث: نظام صندوق الضمان ومناقشته.....
104	الفرع الأول : مضمون نظام صندوق الضمان
106	الفرع الثاني: نقد هذا النظام.....
107	خلاصة عامة
108	المبحث الثالث: موقف التشريعات المقارنة من نظام التأمين الإجباري على السيارات
108	المطلب الأول: تنفيذ التشريعات المقارنة لنظام التأمين الإلزامي على السيارات
110	المطلب الثاني: نظام التأمين الإلزامي على السيارات من النظام العام.....
112	المبحث الرابع: توسيع نطاق التأمين الإجباري لحماية أفضل للمضررين.....
112	المطلب الأول: مشروع Andere tunc
114	أولاً: في حالة الجروح.....
114	ثانياً: في حالة الوفاة:.....
114	المطلب الثاني: مشروع Bedour
115	المطلب الثالث: مشروع Bidou
115	المطلب الرابع: مشروع Chenot
117	خلاصة عامة
119	المبحث الخامس: حقيقة التأمين الإجباري على السيارات
120	المطلب الأول: تعريف عقد التأمين الإجباري و أساسه

120	الفرع الأول: تعريف عقد التأمين الإلزامي على السيارات
121	الفرع الثاني: أساس عقد التأمين الإجباري
122	المطلب الثاني: الطبيعة المميزة للتأمين الإلزامي على السيارات
122	الفرع الأول: التأمين على السيارات عقد إجباري.....
123	الفرع الثاني: تنظيم القانون للعلاقة التعاقدية.....
123	الفرع الثالث: عقد مشروط باستفادة المضرور من تعويض.....
125	الفرع الرابع: الحصول على التعويض بطريقة ودية.....
126	الفرع الخامس: رأينا في الموضوع
127	المطلب الثالث: أهمية التأمين الإجباري على السيارات.....
127	الفرع الأول : أهمية التأمين الإجباري من الناحية القانونية.....
128	الفرع الثاني : أهمية التأمين الإجباري من الناحية الاقتصادية.....
129	الفرع الثاني : أهمية التأمين الإجباري من الناحية الاجتماعية

132	الفصل الثالث: نطاق تطبيق التأمين الإلزامي على السيارات في التشريع الجزائري
134	المبحث الأول: مرحلة تطبيق النصوص القانونية الفرنسية على المسؤولية الناشئة عن حوادث المرور.....
134	المطلب الأول: مرحلة تطبيق القوانين الفرنسية.....
136	المطلب الثاني: مرحلة الانتقالية
138	المبحث الثاني: الإصلاحات التي استحدثها المشرع الجزائري في مجال حوادث السيارات
138	المطلب الأول: الصندوق الخاص بالتعويضات.....
138	الفرع الأول: إنشاء الصندوق الخاص بالتعويضات.....
140	الفرع الثاني: رأينا في الموضوع
140	المطلب الثاني: مرحلة صدور الأمر 15/74
144	المطلب الثالث: مرحلة تطبيق القانون المدني الجزائري.....
148	المطلب الرابع: مرحلة تطبيق الأمر 15/74 بصدور المراسيم التطبيقية.....
138	الفرع الأول: مرحلة تطبيق الأمر.....
151	الفرع الثاني: وجهة نظر الباحث.....
152	المبحث الثالث: المركبة التي تخضع إلى التأمين الإلزامي
153	المطلب الأول: المقصود بالمركبة التي أخضعها المشرع لإلزامية التأمين.....
153	الفرع الأول: مركبة برية ذات محرك.....

155	الفرع الثاني: المقطورات و نصف المقطورات.....
160	المطلب الثاني: الإستثناء الوارد على مبدأ إلزامية التأمين
161	الفرع الأول: المركبات المملوكة للدولة.....
161	الفرع الثاني: المركبات التي تسير على الخطوط الحديدية.....
162	الفرع الثالث: وجهة نظر الباحث.....
163	المبحث الرابع: الأشخاص الخاضعون للتأمين الإجباري على السيارات.....
164	المطلب الأول: مالك السيارة كقاعدة عامة.....
164	الفرع الأول: مالك السيارة.....
168	الفرع الثاني: الملكية المشتركة للسيارة.....
169	الفرع الثالث: انتقال ملكية السيارة المؤمن من مخاطرها.....
173	الفرع الرابع: توحيد حكم انتقال السيارة بصور القانون 31/88
175	الفرع الخامس: حالة انتقال ملكية المركبة عن طريق أي تصرف غير البيع.....
176	أولا: شروط انتقال عقد التأمين عن طريق أي تصرف غير البيع.....
177	ثانيا: آثار انتقال عقد التأمين الإلزامي إلى المالك الجديد للمركبة.....
179	الفرع السادس: حالة انتقال ملكية السيارة عن طريق البيع.....
182	أولا: شروط استمرار التأمين.....
185	ثانيا: آثار انتقال التأمين الإلزامي إلى مالك السيارة الجديد.....
186	المطلب الثاني: مكتب العقد كاستثناء.....
188	المبحث الخامس: الأضرار المضمونة و الأضرار غير المضمونة في إطار التأمين الإلزامي على السيارات.....
188	المطلب الأول: الأضرار المضمونة
188	الفرع الأول: الأضرار الناشئة عن الحوادث و الحرائق و الانفجارات.....
190	الفرع الثاني: الأضرار الناتجة عن سقوط ملحقات السيارة أو الأشياء التي تحملها.....
192	الفرع الثالث: ضمان المسؤولية المدنية.....
193	الفرع الرابع: رأينا في الموضوع.....
194	المطلب الثاني: الأضرار المستبعدة من الضمان.....
194	الفرع الأول: الأضرار المستبعدة من الضمان بموجب القانون.....
195	أولا: الأضرار التي يتسبب فيها المؤمن له قصدا
	ثانيا: الأضرار الناجمة عن الانفجار الذري أو النشاط الإشعاعي سواء كانت هذه الأضرار
196	مباشرة أو غير مباشرة

196	.....	ثالثا: قيادة السيارة من شخص غير حائز على رخصة لقيادتها.
198	.....	الفرع الثاني: الأضرار المستبعدة من الضمان بموجب عدم الاتفاق.
198	.....	أولا: الأضرار الناتجة عن استعمال السيارة في السباق و اختبارات السرعة.
199	.....	ثانيا: الأضرار الناجمة عن نقل مواد سريعة الالتهاب أو المتفجرة
200	.....	ثالثا: الأضرار الناتجة عن عمليات شحن و تفريغ المركبة.
202	.....	رابعا: الأضرار التي تقع على الأشياء المنقولة داخل المركبة باستثناء ملابس الركاب.
202	.....	خامسا: الأضرار التي تقع على الأموال المنقولة أو العقارية المؤجرة أو المودعة لدى المؤمن له
203	.....	أو سائق المركبة

الباب الثاني: النظام القانوني لتعويض ضحايا

205

حوادث المرور

الفصل الأول: النظام القانوني لتعويض الأضرار الجسمانية الناجمة عن حوادث

208

المرور "المبدأ العام"

209	.....	المبحث الأول: مميزات تعويض ضحايا حوادث المرور.
210	.....	المطلب الأول: تعويض تلقائي أو آلي
211	.....	الفرع الأول : تعويض بدون شرط.
214	.....	الفرع الثاني: رأينا في الموضوع
215	.....	الفرع الثالث: تعويض بدون قيد
217	.....	الفرع الرابع: إحلال التسوية الودية في التعويض
220	.....	المطلب الثاني: الأضرار الجسمانية محل التعويض .
222	.....	المطلب الثالث: تعويض جزافي ومحدد سلفا
222	.....	الفرع الأول: مساواة الضحايا في التعويض.
224	.....	الفرع الثاني: مقدار التعويض عملية حسابية
226	.....	المطلب الرابع: توسيع مفهوم المؤمن له
227	.....	المطلب الخامس: التبريرات التطبيقية لتثبيت الخطأ في تعويض الضحايا
229	.....	المبحث الثاني: التقدير القانوني لتعويض الأضرار الجسمانية "التطبيقات العملية".
229	.....	المطلب الأول: تعويض الأضرار الجسمانية اللاحقة بالضحية مباشرة
230	.....	الفرع الأول: التعويض في حالة العجز.
230	.....	أولا: أساس حساب التعويض عن العجز الكلي المؤقت
231	.....	ثانيا: أساس حساب التعويض عن العجز الدائم الكلي او الجزئي

233	.....الفرع الثاني: التعويض عن المصاريف الطبية والصيدلانية
233	.....الفرع الثالث: التعويض عن الضرر الجمالي
235	.....الفرع الرابع: التعويض عن ضرر التألم
235	.....المطلب الثاني: تعويض الأضرار اللاحقة بذوي حقوق الضحية المتوفاة
235	.....الفرع الأول: حالة وفاة الضحية بالغ
236	.....أولاً: تعويض ذوي الحقوق عن حالة الوفاة
243	.....ثانياً: التعويض عن مصاريف الجنازة
243	.....ثالثاً: التعويض عن الضرر المعنوي
244	.....رابعاً: رأينا في الموضوع
245	.....خامساً: التعويض عن الأضرار المادية
246	.....الفرع الثاني: التعويض في حالة وفاة الضحية قاصر

249	الفصل الثاني: دور المسؤولية في تعويض ضحايا حوادث المرور
250	.....المبحث الأول: تعويض السائق في حالة قبوله بالمخاطر
251	.....المطلب الأول: شروط تطبيق حالة قبول السائق بالمخاطر وفقاً للمادة 13 من الأمر 15/74 ..
251	.....الفرع الأول: الفعل الخاطئ للسائق
252	.....أولاً: التمييز
253	.....ثانياً: عدم اشتراط جسامه الخطأ
253	.....الفرع الثاني: درجة مشاركة الخطأ في تحقيق الضرر
254	.....الفرع الثالث: إلحاق أضرار جسمانية بالسائق
254	.....الفرع الرابع: صدور حكم قضائي بإدانة السائق:
255	.....المطلب الثاني: نتائج الفعل الخاطئ وصوره
255	.....الفرع الأول: نتائج الفعل الخاطئ:
256	.....الفرع الثاني: صور الفعل الخاطئ:
256	.....أولاً: صورة الإهمال و عدم الاحتياط و الحذر
257	.....ثانياً: صورة الرعونة
260	.....ثالثاً: صورة عدم مراعاة نظم المرور
262	.....المبحث الثاني: تعويض السائق الذي يتولى السياقة في حالة السكر أو الحالات المشابهة
263	.....المطلب الأول: شروط سقوط الحق في التعويض
264	.....الفرع الأول: حالة السكر أو الحالات المماثلة

264	أولاً: تحديد معنى حالة السكر
264	ثانياً: تحديد معنى حالة المخدرات و المنومات المحظورة
267	ثالثاً: وسائل إثبات حالة السكر و الحالات المتشابهة
270	الفرع الثاني: السياقة في إحدى هذه الحالات
271	الفرع الثالث: صدور حكم جنائي نهائي بالإدانة بجريمة السياقة في حالة سكر أو الحالات المماثلة
271	أولاً: صدور حكم قضائي نهائي
272	ثانياً: الصعوبات التي تثار بشأن تطبيق هذا الشرط مسألة العفو الشامل
273	ثالثاً: مدى حدود ارتباط الإدانة بالسائق
274	رابعاً: رأينا في الموضوع
277	الفرع الرابع: وجود علاقة سببية بين حالة السكر أو الحالات المماثلة ووقوع الحادث
279	الفرع الخامس: إلحاق أضرار جسمانية بالسائق
279	المطلب الثاني: حرمان السائق المضرور المدان من التعويض
280	المطلب الثالث: الصعوبات العملية التي تثار بشأن نسبة الكحول في الدم
283	المبحث الثالث: تعويض سارق المركبة و أعوانه
284	المطلب الأول: صدور حكم جنائي نهائي بالإدانة في جريمة سرقة المركبة
284	الفرع الأول: إدانة السارق بجنحة سرقة المركبة
284	أولاً: الركن الشرعي
285	ثانياً: فعل الاختلاس المكون للوكن المادي
286	ثالثاً: الركن المعنوي
291	الفرع الثاني: إدانة شركاء السارق
293	المطلب الثاني: إلحاق أضرار جسمانية بالسائق و شركائه
293	المطلب الثالث: نتائج إدانة السارق وشركائه بجريمة سرقة المركبة و المسائل التي تثار بشأنها ..
293	الفرع الأول: حرمان السارق وشركائه من التعويض
294	الفرع الثاني: إخراج الأشخاص المنقولة بواسطة سيارة مسروقة
296	الفرع الثالث: رأينا في الموضوع
297	المبحث الرابع: تعويض السائق و/أو المالك المخالف لشروط عملية نقل الأشخاص أو الأشياء
298	المطلب الأول: تعويض السائق الذي يتولى نقل أشخاص بعوض ودون الحصول على رخصة ..
299	الفرع الأول: شروط سقوط الحق في التعويض
299	أولاً: أن يتولى السائق نقل الأشخاص بعوض
302	ثانياً: عدم الحصول على إذن قانوني لنقل الأشخاص

304	..... ثالثا: إصابة السائق و/أو المالك بأضرار جسمانية أثناء الحادث
305	..... رابعا: صدور حكم جنائي نهائي بالإدانة
305	..... الفرع الثاني: حرمان السائق و/أو المالك المضرور من التعويض
	المطلب الثاني: تعويض السائق و/أو المالك الذي يتولى نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة
306	..... لشروط المحافظة على الأمان
307	..... الفرع الأول: شروط تطبيق سقوط الحق في التعويض
307	..... أولا: أن يتولى السائق نقل أشخاص أو أشياء غير مطابقة لشروط المحافظة على الأمان
311	..... ثانيا: إلحاق أضرار جسمانية بالسائق و/أو المالك أثناء الحادث
312	..... ثالثا: صدور حكم جنائي نهائي بات بالإدانة
312	..... الفرع الثاني: حرمان السائق و/أو المالك من التعويض
314	..... الفرع الثالث: رأينا في الموضوع
316	..... ملاحظة عامة
317	..... المبحث الخامس: الأضرار التي يتسبب فيها المؤمن له قصدا
318	..... المطلب الأول: خطأ السائق العمدى
320	..... المطلب الثاني: آثار خطأ السائق العمدى
323	..... المطلب الثالث: رأينا في الموضوع
325	..... المبحث السادس : حالة قيادة السيارة من شخص غير حائز على رخصة لقيادتها
325	..... المطلب الأول: أحكام سيطرة السيارة دون الحصول على رخصة
327	..... المطلب الثاني: الآثار المترتبة عن سيطرة السيارة دون رخصة لقيادتها
330	الفصل الثالث: دور صندوق ضمان السيارات في تعويض ضحايا حوادث المرور
332	..... المبحث الأول: نشأة صندوق ضمان السيارات و مهامه
333	..... المطلب الأول: نشأة صندوق ضمان السيارات
334	..... المطلب الثاني : مهامه
336	..... المبحث الثاني: مجال تدخل صندوق ضمان السيارات
337	..... المطلب الأول: عدم معرفة المركبة المسؤولة عن الحادث و بقاؤها مجهولة
337	..... المطلب الثاني: انعدام التأمين على السيارة المتسببة في الحادث
338	..... المطلب الثالث: حالات سقوط الحق في الضمان
341	..... المبحث الثالث: شروط و إجراءات الاستفادة من صندوق ضمان السيارات
342	..... المطلب الأول: شروط الاستفادة من صندوق ضمان السيارات

342	الفرع الأول: شروط الاستفادة من التعويض في حالة ما إذا كانت المركبة مؤمن عليها.....
344	الفرع الثاني: شروط الاستفادة من التعويض في حالة ما إذا كانت المركبة غير مؤمن عليها.....
345	المطلب الثاني: إجراءات مطالبة الصندوق بالتعويض أمام القضاء.....
345	الفرع الأول: تدخل الصندوق في الدعوى.....
347	الفرع الثاني: الدعوى المقامة ضد صندوق ضمان السيارات.....
348	المطلب الثالث: تقادم دعوى المصاب أو ذوي حقوقه ضد صندوق ضمان السيارات.....
348	الفرع الأول: الحالة التي يكون فيها المسؤول عن الأضرار مجهولا.....
349	الفرع الثاني: الحالة التي يكون فيها المسؤول عن الأضرار معروفا.....
350	المبحث الرابع: مصادر تمويل صندوق ضمان السيارات و تقويم نجاعته في حماية الضحايا ...
351	المطلب الأول: مصادر تمويل صندوق ضمان السيارات.....
352	المطلب الثاني: تقويم صندوق ضمان السيارات.....
356	الخاتمة.....
365	الملاحق.....
391	المراجع.....
426	الفهرس.....